ANNO III - N. 27. 7 LUGLIO 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, luglio 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Digitized by Google

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata.*

Per memoria.

Digitized by Google

LEGGE *n. 306 per le convenzioni provvisorie e definitive pei servizi postali e commerciali marittimi ed altri provvedimenti a favore delle industrie marittime* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Sono approvati:

il capitolato *A*, qui unito, che deve servire di norma per l'esercizio dei servizi postali marittimi delle isole minori;

il capitolato *B*, qui unito, che deve servire di norma per l'esercizio delle linee di concentramento.

I capitolati suddetti fanno parte integrante della presente legge.

Art. 2.

Sono approvate le convenzioni:

a) in data 27 aprile 1910, stipulata con i rappresentanti di una costituenda Società anonima nazionale di servizi marittimi, col capitale di almeno 15 milioni di lire per la esecuzione dei servizi della Sardegna, della Sicilia, della Tunisia, Tripolitania, Cirenaica, Egitto, Levante, Mar Rosso, Zanzibar, India e Cina;

b) in data 23 aprile 1910, stipulata con la Società veneziana di navigazione pel servizio fra Venezia a Calcutta;

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale*, N. 140 del 15 Giugno 1910.

Digitized by Google

c) in data 23 aprile 1910, stipulata con la Società italiana di navigazione *La Veloce* pel servizio fra Genova ed il Centro America;

d) in data 27 aprile 1910, stipulata con la Società di navigazione *Puglia* per i servizi dell'Adriatico e di alcune linee di concentramento;

e) in data 23 aprile 1910, stipulata con il signor cav. Carlo Allodi pei servizi dell'Arcipelago Toscano;

f) in data 23 aprile 1910 stipulata con la Società Siciliana di navigazione pei servizi delle Isole Eolie e di alcune linee di concentramento;

g) in data 23 aprile 1910, stipulata coi rappresentanti di una costituenda Società di navigazione, pel servizio delle isole Partenopee e Pontine;

h) in data 23 aprile 1910, stipulata con la Società Sicania pel servizio delle isole Egadi e Pelagie;

i) in data 23 aprile 1910, stipulata con il Banco di Roma pel servizio fra Tripoli ed Alessandria di Egitto;

l) in data 23 aprile 1910, stipulata con la Società di navigazione Nederland per una comunicazione periodica fra Genova e Batavia.

Le convenzioni stesse qui allegate fanno parte integrante della presente legge.

Art. 3.

Il Governo del Re è autorizzato a provvedere d'accordo con gli aggiudicatari dei servizi marittimi fra Ravenna e Trieste e Fiume perchè, ferma rimanendo la relativa spesa, già impegnata nel bilancio per l'esercizio 1910-911 e seguenti, il quaderno d'oneri relativo sia armonizzato con le disposizioni contenute nel capitolato *A* di cui all'art. 1.

Art. 4.

Per l'esecuzione dei servizi contemplati nelle convenzioni di cui all'art. 2 il Governo del Re è autorizzato ad inscrivere nella parte ordinaria del bilancio passivo del Ministero della marina per l'esercizio 1910-911 la somma di L. 13,625,000 e per gli esercizi 1911-912 e 1912-913 la somma di L. 13,605,000.

Digitized by Google

Art. 5.

I provvedimenti a favore della marina mercantile, già prorogati con la legge del 28 giugno 1906, n. 260, fino al 30 giugno 1908, e successivamente con la legge 16 giugno 1907, n. 355, fino al 30 giugno 1910, sono nuovamente prorogati fino al 30 dicembre 1911.

La data 30 giugno 1908, indicata negli articoli 2, 3 e 4 della legge 28 giugno 1906, n. 260 è sostituita dalla data 31 dicembre 1911; restano inalterate tutte le altre date nonchè tutte le disposizioni contenute negli articoli medesimi, salvo l'ultimo comma del citato art. 3 che viene sostituito dal seguente:

« Le rimanenze degli stanziamenti stabiliti dalle leggi indicate nel presente articolo e dalla proroga concessa col medesimo, debitamente accertate al 31 dicembre 1911, saranno — previa deduzione della somma occorrente a liquidare gli impegni derivanti dalle leggi e dalla proroga suddette — devolute a favore delle Casse degli invalidi della marina mercantile e del Fondo invalidi di Venezia. — Negli impegni ora detti non sono compresi i premi di navigazione dovuti a senso dell'articolo IV della legge 16 maggio 1901, n. 176, per viaggi eseguiti posteriormente al 1° gennaio 1912 ».

Il totale generale degli stanziamenti per gl'impegni passati e futuri non potrà superare per l'esercizio finanziario 1910-911 la somma di lire otto milioni e per i primi sei mesi dell'esercizio 1911-912 la somma di quattro milioni.

Art. 6.

Per le navi a vapore, in ferro ed in acciaio, dichiarate ed impostate dai cantieri nazionali dal 1° luglio 1910 in poi i costruttori avranno facoltà di scelta, per l'applicazione a loro favore dei provvedimenti stabiliti dagli articoli VI e IX della legge 16 maggio 1901, n. 176, o di quelli che per la costruzione di navi a vapore in ferro od in acciaio venissero stabiliti con nuove disposizioni legislative.

I costruttori potranno valersi di tale facoltà anche nel caso

Digitized by Google

che le navi, delle quali al precedente comma, fossero all'epoca della promulgazione delle dette nuove disposizioni legislative già varate, allestite e poste in esercizio.

La facoltà di scelta di cui sopra non si estende alla costruzione di navi a vapore per conto di stranieri.

Art. 7.

Sono soppressi i diritti stabiliti ai paragrafi 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 51 e 53, della tariffa consolare approvata con R. decreto 10 agosto 1890, n. 7087 (serie 3ª).

Nella parte ordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri sarà inscritta una somma sufficiente ad indennizzare gli ufficiali diplomatici e gli uffici consolari di 1ª e 2ª categoria delle perdite loro derivanti per effetto della soppressione dei diritti di cui sopra.

Per l'anno finanziario 1910-911 tale somma è stabilita in L. 500,000 e sarà ripartita fra i funzionari suddetti con decreto del ministro degli affari esteri e di quello del tesoro.

Art. 8.

Pei contratti di costruzioni di navi, per gli atti di compravendita o altro trasferimento a titolo oneroso e di conferimento di navi in società, le tasse di registro stabilite dalla vigente tariffa sono ridotte alla misura di centesimi venticinque per ogni cento lire. Per le quietanze fatte con atto separato relative agli atti ed ai contratti suindicati, la tassa di registro è ridotta alla metà. Tali riduzioni non si estendono alle vendite di navi italiane a stranieri ed alle compre di navi straniere per parte di italiani ad eccezione di quelle acquistate per la demolizione.

Pei prestiti a cambio marittimo la tassa di registro è ridotta a centesimi venti per ogni cento lire o frazione di cento lire.

Gli atti di costituzione di pegno su navi, stipulati separatamente dal contratto di prestito, e le quietanze dei prestiti sono soggetti alla tassa fissa di registro di lire una.

Digitized by Google

Sono soggetti alla tassa di registro in ragione di centesimi venticinque per ogni cento lire:

a) i contratti che le varie Amministrazioni dello Stato stipuleranno con le Società assuntrici dei servizi marittimi, pel trasporto di persone e di cose;

b) i contratti od atti che lo Stato deve stipulare per la costruzione, allestimento ed armamento di navi, nonchè i contratti od atti di tal natura già stipulati, ma non ancora registrati alla data del 1° marzo 1910.

Art. 9.

L'atto di nazionalità, il ruolo di equipaggio, il giornale nautico ed il certificato di stazza delle navi mercantili, i documenti per la inscrizione fra la gente di mare di qualsiasi categoria, i titoli ed i certificati per l'esercizio dei mestieri marittimi, ad eccezione delle patenti di grado per capitani marittimi, ingegneri navali e macchinisti, sono esenti dalla tassa di bollo e da qualsiasi diritto erariale o comunale, salvo il caso di uso ai termini dell' art. 2 della legge testo unico 4 luglio 1897, n. 414.

Restano soggetti alle vigenti tasse di bollo i consimili atti provenienti dall'estero.

Art. 10.

Gli operai addetti alle costruzioni navali devono essere, a cura e spese dei proprietari dei cantieri, inscritti per la quota minima alla Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e la vecchiaia degli operai. I proprietari dei cantieri non sono però obbligati a corrispondere alla Cassa suddetta gli arretrati per il tempo anteriore alla data di entrata in vigore della legge.

Art. 11.

Fino a che non sarà provveduto al riordinamento completo dei servizi marittimi, le funzioni del Comitato pei servizi marittimi, di cui agli articoli 27, 28, e 29 della legge del 5

Digitized by Google

aprile 1908, n. 111, sono devolute ad una Commissione composta:

dell' ispettore generale dei servizi marittimi;

di un rappresentante del Ministero di agricoltura, industria e commercio;

di un rappresentante delle Camere di commercio designato dal ministero di agricoltura, industria e commercio;

di un rappresentante delle ferrovie dello Stato;

di due membri che abbiano speciale competenza in traffici maritimi ed in questioni tecnico-marinaresche designati dal ministero della marina.

Potranno essere chiamati in seno alla Commissione con voto consultivo i rappresentanti delle Società concessionarie dei servizi.

La Commissione sarà presieduta dal sottosegretario di Stato per la marina ed in caso di assenza o di impedimento dall' ispettore generale dei servizi marittimi.

Entro i limiti contrattuali risultanti dai quaderni d' oneri *A* e *B* annessi alla convenzione approvata con legge del 22 aprile 1893, n. 195, e modificata con leggi successive, sono affidate alla Commissione predetta, le attribuzioni delle Commissioni per le tariffe, per la soppressione di approdi, per le misure contumaciali, nonchè quelle affidate al Consiglio di arbitri.

Alla Commissione medesima sono pure affidate le attribuzioni delle Commissioni contemplate dalle convenzioni con le Società di navigazione *Veneziana* e *La Veloce* approvate rispettivamente con le leggi del 24 dicembre 1903, n. 519 e del 29 giugno 1905, n. 301.

La nomina dei componenti la Commissione e la determinazione delle attribuzioni della Commissione stessa saranno fatte con decreto Reale su proposta del ministro della marina.

Art. 12.

Il regolamento organico per l'Ispettorato generale dei servizi marittimi, di cui nell'art. 26 della legge del 5 aprile 1908, n. 111, sarà approvato con decreto Reale su proposta del ministro della marina, sentito il Consiglio di Stato.

Digitized by Google

Art. 13.

Fino a che non abbia effetto la disposizione di cui al 2 comma dell'art· 16 della legge 5 aprile 1908, sulle linee esercitate dallo Stato, in forza dell'art. 2 della legge predetta, sono provvisoriamente applicate le tariffe e condizioni pei trasporti fra i porti del Regno come è stabilito per le linee di navigazione sovvenzionate, contemplate nella convenzione di cui alla lettera *a*) del precedente art. 2.

Art. 14.

E' prorogato al 30 giugno 1911 il termine previsto dall'art. 35 della legge 5 aprile 1908, n. 111, per la presentazione a Parlamento delle proposte di riordinamento delle Casse invalidi della marina mercantile in corrispondenza dei bisogni e delle condizioni economiche della gente di mare.

Art. 15.

Il personale che passerà dalla Navigazione generale italiana alle aziende esercenti i nuovi servizi marittimi, compresi quelli di Stato, s'intende licenziato, agli effetti dell'art. 49 del regolamento organico della suddetta Società, a partire dal 1° luglio 1910.

Art. 16.

Le quote individuali dovute dalla Navigazione generale italiana al personale licenziato a sensi dell'articolo precedente saranno provvisoriamente depositate in conto corrente fruttifero alla Cassa depositi e prestiti per essere poi convertite in altrettanti conti individuali di pensione giusta le norme da fissarsi con decreto Reale, promosso dal ministro della marina.

Digitized by Google

Art. 17.

Coll'approvazione della presente legge si intenderanno annullate tutte le proposte di convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi contenute nei disegni di legge presentati fino ad oggi alla Camera dei deputati.

Art. 18.

Il Governo presenterà al Parlamento, non più ardi del 1° dicembre 1910:

a) un disegno di legge per l'ordinamento definitivo dei servizi postali e commerciali marittimi e pei provvedimenti a favore delle industrie marittime;

b) un disegno di legge per l'istituzione del credito navale.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 13 giugno 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI - LEONARDI-CATTOLICA - SACCHI - TEDESCO - FACTA - RAINERI - CIUFFELLI.

Visto, *il guardasigilli:* FANI.

(*Omissis*)

. . . .

Digitized by Google

CONVENZIONE

pei servizi postali e commerciali marittimi della Sicilia, Sardegna, e per la Tunisia, la Tripolitania, l'Egitto, il Levante, il Mar Rosso, lo Zanzibar, l'India e la Cina.

Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, il ministro della marina e quelli dei lavori pubblici, dell'agricoltura industria e commercio, delle poste e dei telegrafi, del tesoro e delle finanze a nome dello Stato: ed i signori:

cav. Emilio Ferro;

Pietro Lagomaggiore;

comm. Francesco Ceriana che firma per sè e per le ditte Luigi Marsaglia, Giovanni Donn o C. A. Grasso e figli e Luigi Donegani;

marchese Giacomo Filippo Durazzo Pallavicini che firma per sè e per delega dei signori comm. Giuseppe Balduino, comm. Enrico Rossi fu Luigi e comm. Attilio Odero;

Ernesto Pacelli per sè ed in rappresentanza del marchese Luigi Medici;

cap. Emilio Menada in rappresentanza della Società commerciale italiana di navigazione in Genova;

Luigi Della Torre in rappresentanza della Banca Zaccaria Pisa e dei fratelli Ingegnoli, comm. Carlo Vanzetti, commendatore Alberto Amman, comm. Giovanni Silvestri, comm. senatore Giovanni Battista Pirelli e della ditta F. e G. Pavoncelli P. e F.;

Cesare Prandoni fu Carlo in rarpresentanza della sua Banca A. e C. Prandoni, della Banca Belinzaghi e del sig. Enrico Mazzucchetti;

cav. Vittorio Bondi per la Ditta M. Bondi e figli di Firenze e pel cav. Tommaso Giussani;

Giuseppe Di Luggo in rappresentanza della Ditta Roberto De Sanna, i quali stipulano solidariamente in nome proprio e dei delegati sopra indicati assumendone la responsabilità e in rappresentanza della Società anonima nazionale di servizi marittimi che con vincolo pure solidale si obbligano a costituire;

Hanno concordato e stipulato quanto segue:

Digitized by Google

Art. 1.

I signori contraenti, in nome proprio e della costituenda Società di navigazione, assumono l'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati di cui nell'annessa tabella, e contemplati nelle convenzioni e nei quaderni d'oneri approvati con la legge del 22 aprile 1893, numero 195, e modificati con le leggi del 3 agosto 1895, n. 471, del 29 marzo 1900, n. 107, dell'8 luglio 1903, n. 355, del 29 giugno 1905, n. 298 e 299 e della legge del 30 maggio, 1907 n. 272, alle stesse condizioni contenute nelle convenzioni, nei quaderni d'oneri, nelle tariffe vigenti e nelle leggi predette, salvo le modificazioni e le disposizioni indicate nei seguenti articoli e nella tabella suddetta, che fa parte integrante della presente convenzione.

(*Omissis*)

. . . . Addì, 27 aprile 1910.

Digitized by Google

DECRETO MINISTERIALE, *che modifica la tabella delle qualifiche del personale addetto ai servizi attivi.*

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Veduto l'art. 11 del Testo unico delle disposizioni per le pensioni del personale delle ferrovie dello Stato approvato con R. D. n. 229 del 22 aprile 1909;

Sulla proposta dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e sentito il Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie medesime:

DECRETA:

Nella tabella A delle qualifiche del personale addetto ai servizi attivi, annessa al Testo unico delle disposizioni per le pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con R. D. n. 229 del 22 aprile 1909, è aggiunta la qualifica di Controllore di viaggiatori.

Roma, li 26 giugno 1910.

Il Ministro
SACCHI.

Digitized by Google

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 160–1910.*

Nel volume « **Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni dello Stato** (Edizione 1° luglio 1908) » si dovrà:

a pag. 8 aggiungere alle linee appartenenti alla Direzione Compartimentale di Firenze, la linea « *Bivio Calambrone-Livorno-Vada* »;

a pag. 12 fra Annone e Antrodoco Borgo Velino, inserire:

Antignano.	Bivio Calambrone-Livorno-Vada	Firenze (Sez. Pisa)	Livorno	63 bis	V	B	G(4)	–	O(4)	–	–	S	–	–	–	–	–	–	–	–

e fra Ardenno Masino e Ardore, inserire:

Ardenza . .	Bivio Calambrone-Livorno-Vada	Firenze (Sez. Pisa)	Livorno	63 bis	V	B	G	A	O	V	B	S	–	–	F	–	–		–	–

a pag. 17 fra Bitetto Palo del Colle e Bogliasco inserire:

Bivio Calambrone (***)	Bivio Calambrone-Livorno-Vada	Firenze (Sez. Pisa)	Livorno	63–63 bis 71–71ª 73–73ª	–	–	–	–	–	–	–	S	–	–	–	–	–	–	–	–

riportando in calce la seguente nota:

(***) Posto di movimento non ammesso al servizio pubblico, e che funziona come punto di diramazione agli effetti del computo delle distanze chilometriche;

a pag. 28 fra Castelvetrano e Castiglion del Lago, inserire:

Castiglioncello	Bivio Calambrone-Livorno-Vada	Firenze (Sez. Pisa)	Pisa	63 bis	V	B	G	A	O	V	B	S	–	T	F	–	–		–	–

a pag. 50 fra Lissone Muggiò e Livorno Marittima, inserire:

Livorno Centrale	Bivio Calambrone-Livorne-Vada	Firenze (Sez. Pisa)	Livorno	63 bis	V	B	G	A	–	V	B	SP	–	T	F	–	–	–	–	–

Inoltre, di fronte al nome della stazione di Livorno S. Marco, depennare rispettivamente nelle colonne 6, 7, e 13 le lettere *V*, *B* e *P*.

Digitized by Google

a pag. 76 fra Quart Villefranche e Quero Vas, inserire:

Quercianella (Casa (Cantoniera	Bivio Calambrone-Livorno-Vada	Firenze (Sez. Pisa)	Livorno	63 bis	V(6)	B(6)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

a pag. 110 nell'Indice Grafico delle tabelle polimetriche deve essere tracciata in rosso la nuova linea Livorno Centrale-Vada con la indicazione del numero 136;

a pag. 136 inserire la nuova tabella (63 bis):

(63 bis) **Bivio Calambrone-Livorno Centrale-Vada**

Bivio Calambrone (*)						
4	**Livorno Centrale**					
8	4	**Ardenza**				
10	7	3	**Antignano**			
17	14	10	7	*Quercianella*		
24	21	17	14	8	**Castiglioncello**	
32	28	24	22	16	8	**Vada**

(*) Punto d'innesto colla linea Pisa-Livorno;

a pag. 221 fra Annone e Antrodoco Borgo Velino, inserire rispettivamente:

Antignano	117. 30. 15.	1001	1015
Ardenza	117. 30. 15.	1003	1017

a pag. 224 fra Castelvetere e Castiglion del Lago, inserire:

Castiglioncello	117. 30. 15.	987	1001

Digitized by Google

a pag. 228 fra Lissone Muggiò e Livorno Marittima, inserire:

Livorno Centr.	117. 30. 15.	1007	1021

a pag. 232 fra Quart Villefranche e Quero Vas, inserire:

Quarcianella (casa cantoniera)	117. 30. 15.	995	1009

Nella « **Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° maggio 1910** *(Parte Seconda)* », si dovranno praticare le seguenti modificazioni ed aggiunte:

a pag. 3 sopprimere il richiamo (*) di fronte alla indicazione della linea Pisa-Livorno-Vada e la corrispondente annotazione in calce;

a pag. 5 sopprimere per le stazioni di Antignano e di Ardenza il richiamo (●) con la corrispondente nota in calce, ed aggiungere per Antignano l'indicazione *LO-a*;

a pag. 7 sopprimere per la stazione di Castiglioncello il richiamo (●) e la corrispondente nota in calce;

a pag. 8 sopprimere per la stazione di Livorno Centrale il richiamo (●) e la corrispondente nota in calce, aggiungendo l'indicazione *LB-eo*;

inoltre sopprimere di fianco al nome della stazione di Livorno S. Marco l'indicazione *B-eo*, sostituendola col richiamo (58);

a pag. 11 fra Quart Villefranche e Quero Vas, inserire:

Quercianella . . . . LB	F	Ps	109

a pag. 14 riportare la seguente nota:

(58) Ammessa ai soli trasporti di bestiame.

Digitized by Google

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 160–1910.*

Distanze dal BIVIO CALAMBRONE (*) alle sottoindicate stazioni.

STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.
Bologna	181	Porcari	49
Borgo Panigale	177	Tassignano	45
Casalecchio di Reno	172	Lucca	40
Pontecchio	167	Montuolo	35
Sasso	163	Ripafratta	32
Marzabotto	155	Rigoli	28
Pioppe di Salvaro	149	Bagni di S. Giuliano	25
Vergato	143	Pisa Centr. e Porta Nuova	16
Riola	135	Pisa Porta Fiorentina	17
Bagni della Porretta	123	Tombolo	7
Ponte della Venturina	121	Livorno S. Marco	3
Molino del Pallone	116	Livorno Torretta	3
Pracchia	108	Livorno Marittima	5
Corbezzi	101	Montale Agliana	91
Piteccio	95	Prato	99
Vaioni	89	Calenzano	104
Pistoia	83	Sesto Fiorentino	109 *103*
Pontelungo	82		
Serravalle Pistoiese	78	Castello	112 *100*
Pieve Monsummano	71		
Bagni di Montecatini	70	Rifredi	114 *98*
Borgo a Buggiano	66		
Pescia	63	Firenze S. Maria Novella	117 *95*
Montecarlo S. Salvatore	58	Firenze Porta al Prato	120 *93*
Altopascio	53		

(*) Punto d'innesto colla linea Livorno Centrale-Vada.

Digitized by Google

Allegato **C** *all'Ordine di Servizio N. 160–1910.*

Distanze dal BIVIO CALAMBRONE (*) alle sottoindicate stazioni.

STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.
Livorno Marittima	5	Siena	127
Livorno Torretta	3	Arbia	136
Livorno S. Marco	3	Castelnuovo Berardenga	143
Tombolo	7	Asciano	158
Pisa Centr. e Porta Nuova	16	Rapolano	164
Pisa P. Fiorentina	17	Lucignano	177
Navacchio	24	Sinalunga	183
S. Frediano a Settimo	26	Torrita	189
Cascina	29	Montepulciano	196
Pontedera	36	Chianciano	206
La Rotta	40	Chiusi	215
S. Romano Montopoli	48	Montalceto	163
S. Miniato Fucecchio	54	Trequanda	166
Empoli	63	S. Giovanni d'Asso	171
Montelupo	69	Torrenieri Montalcino	179
Carmignano	78	Monte Amiata	192 / *172*
Signa	81		
S. Donnino	85	S. Angelo Cinigiano	203 / *161*
Firenze Porta al Prato	93		
Firenze S. Maria Novella	95	Monte Antico	209 / *155*
Ponte a Elsa	68		
Granaiolo	74	Paganico Grossetano	217 / *146*
Castel Fiorentino	79		
Certaldo	88	Roccastrada	225 / *138*
Barberino di Val d'Elsa	97		
Poggibonsi	101	Sticciano	234 / *129*
Castellina in Chianti	112	Montepescali	242 / *121*

(*) Punto d'innesto colla linea Livorno Centrale–Ovada.

Digitized by Google

Allegato **D** *all'Ordine di Servizio N. 160-1910.*

DISTANZE CHILOMETRICHE.

Dalle stazioni di contso a quelle sottoindicate	Tombolo	Bivio Calambrone (*)	Livorno S. Marco	Livorno Torretta	Livorno Marittima	Stagno
	**	***	**	**	**	**
Pisa Centrale e Porta Nuova	—	16	—	—	—	—
Tombolo	—	7	—	—	—	18 (1)
Livorno S. Marco	—	3	—	—	—	—
Livorno Torretta	—	3	—	—	—	—
Livorno Marittima	—	5	—	—	—	—
Stagno	18 (1)	3	—	—	—	—
Guasticce	22 (1)	7	—	—	—	—
Vicarello	—	17	—	—	—	—
Colle Salvetti	—	14	—	—	—	—
Fauglia	—	19	—	—	—	—
Orciano	—	26	—	—	—	—
Santa Luce	—	33	—	—	—	—
Rosignano Castellina	46	37	—	—	—	—
Vada	39	44 / 32	35	35	37	35
Cecina	45	50 / 38	41	41	43	41
Riparbella	54	58 / 47	50	50	52	50
Casino di Terra	62	66 / 55	58	58	60	58
Ponte Ginori	68	73 / 61	64	64	66	64
Volterra	75	79 / 68	71	71	73	71
Bibbona Casale	51	55 / 44	47	47	49	47

(*) Punto d'innesto colla linea Livorno Centrale-Vada.
(**) Distanze stabilite per la via di Livorno Centrale-Vada.
(***) Dove sono indicate due distanze, quella inferiore è stabilita per la via di Livorno C.-Vada.
(1) Distanza stabilita per la via di Livorno Centrale.

Digitized by Google

Dalle stazioni di contro a quelle sottoindicate	Tombolo	Bivio Calambrone (*)	Livorno S. Marco	Livorno Torretta	Livorno Marittima	Stagno
	**	***	**	**	**	**
Bolgheri	53	58 / 46	49	49	51	49
Castagneto Marittimo	62	66 / 55	58	58	60	58
S. Vincenzo	70	74 / 63	66	66	68	66
Campiglia Marittima	80	85 / 73	76	76	78	76
Vignale Riotorto	89	93 / 82	85	85	87	85
Follonica	97	102 / 90	93	93	95	93
Scarlino	104	109 / 97	100	100	402	100
Gavorrano	112	117 / 105	108	108	110	108
Giuncarico	120	125 / 113	116	116	118	116
Montepescali	128	132 / 121	124	124	126	124
Grosseto	139	144 / 132	135	135	137	135
Rispescia (Raddoppio)	147	151 / 140	143	143	145	143
Alberese	154	159 / 147	150	150	152	150
Talamone	163	167 / 156	159	159	161	159
Albegna	171	175 / 164	167	167	169	167
Orbetello	177	182 / 170	173	173	175	173
Capalbio	189	194 / 182	185	185	187	185
Chiarone	196	200 / 189	192	192	194	192

(*) Punto d'innasto colla linea Livorno Centrale-Vada.
(**) Distanze stabilite per la linea di Livorno Centrale-Vada.
(***) Dove sono indicate due distanze, quella inferiore è stabilita per la via di Livorno C.-Vada.
(1) Distanza stabilita per la via di Livorno Centrale.

Digitized by Google

Dalle stazioni di contro a quelle sottoindicate	Tombolo	Bivio Calambrone (*)	Livorno S. Marco	Livorno Torretta	Livorno Marittima	Stagno
	**	***	**	**	**	**
Montalto di Castro	211	216 / 204	207	207	209	207
Corneto	226	231 / 219	222	222	224	222
Civitavecchia	246	251 / 239	242	242	244	242
S. Marinella	255	260 / 248	251	251	253	251
S. Severa	265	269 / 258	261	261	263	261
Furbara	270	274 / 263	266	266	268	266
Palo	279	284 / 272	275	275	277	275
Ladispoli	282	287 / 275	278	278	280	278
Palidoro	286	291 / 279	282	282	284	282
Maccarese	293	297 / 286	289	289	291	289
Ponte Galera	305	309 / 298	301	301	303	301
Porto	313	317 / 306	309	309	311	309
Fiumicino	316	320 / 309	312	312	314	312
Magliana	313	317 / 306	309	309	311	309
Roma S. Paolo	318	323 / 311	314	314	316	314
Roma Trastevere	319	324 / 312	315	315	317	315
Roma Tuscolana	323	328 / 316	319	319	321	319
Roma Termini e Porta Maggiore	327	332 / 320	323	323	325	323

(*) Punto d'innesto colla linea Livorno Centrale-Vada.
(**) Distanze stabilite per la via di Livorno Centrale-Vada.
(***) Dove sono indicate due distanze, quella inferiore è stabilita per la via di Livorno C.-Vada.
(1) Distanza stabilita per la via di Livorno Centrale.

Digitized by Google

Allegato **E** *all'Ordine di Servizio N. 160-1910.*

Prezzo dei biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno in distribuzione alla Casa Cantoniera di QUERCIANELLA.

CASA CANTONIERA	LINEA cui appartiene	STAZIONI per le quali distribuisce biglietti	SPECIE dei biglietti	PREZZI compresa la tassa di bollo			STAZIONE incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
				1ª	2ª	3ª	
Quercianella	Livorno–Vada	Cecina . . .	Corsa semplice	2.65	1.85	1.20	Castiglioncello
		Vada. . . .	»	1.95	1.35	0.90	
		Castiglioncello	»	1.00	0.70	0.50	
		Antignano . .	»	0.90	0.65	0.45	
		Ardenza. . .	»	1.25	0.90	0.60	
		Livorno Cent.	»	1.70	1.20	0.80	
		Tombolo . .	»	2.85	2.00	1.35	
		Pisa	»	3.90	2.75	1.80	
		Cecina . . .	Andata-Ritorno	3.90	2.75	1.80	
		Vada. . . .	»	2.85	2.00	1.35	
		Castiglioncello	»	1.45	1.05	0.70	
		Antignano . .	»	1.30	0.95	0.60	
		Ardenza. . .	»	1.80	1.30	0.85	
		Livorno Cent.	»	2.50	1.80	1.15	
		Tombolo . .	»	4.25	3.00	1.95	
		Pisa	»	5.80	4.10	2.65	

Digitized by Google

Allegato all'Ordine di Servizio N. 162-1910.

PROSPETTO indicante i prezzi e le relative repartizioni dei biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno in servizio cumulativo con la Società " Tramvie Vicentine ".

Dalle seguenti stazioni a **Recoaro** e viceversa	VIA	Repartizione	Biglietti di corsa semplice — Prezzi per treni diretti o promiscui 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	Prezzi per treni omnibus 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	BIGLIETTI di andata-ritorno 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
Adria	Rovigo-Padova-Tavernelle	F.F. Stato	13.40	9.40	(1) 5.85	12.45	8.70	5.60	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	..	..	..
		Totale	17.20	13.20	7.95	16.25	12.50	7.70	..	..	..
id.	id.	F.F. Stato	..	..	(2) 6.10	..	..	..	..	..	..
		Tr. Vicentine	..	..	2.10	..	..	..	..	..	..
		Totale	..	..	8.20	..	..	..	..	..	..
Ala	Verona-Tavernelle	Peri confine-Ala	1.30	1.00	0.90	1.00	0.90	0.60	..	..	..
		F.F. Stato	10.85	7.60	4.70	9.90	6.95	4.45	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	..	..	..
		Totale	15.95	12.40	7.70	14.70	11.65	7.15	..	..	..
Bagni di Montecatini	Bologna-Padova-Tavernelle	F.F. Stato	31.25	21.80	14.05	..	..	..	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	..	..	..	..	..	..
		Totale	35.05	25.60	16.15	..	..	..	..	..	..
Bagni della Porretta	id.	F.F. Stato	26.05	18.25	11.75	..	..	..	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	..	..	..	..	..	..
		Totale	29.85	22.05	13.85	..	..	..	..	..	..
Bergamo . . .	Rovato-Tavernelle	F.F. Stato	19.60	13.75	8.90	18.35	12.85	8.25	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	..	..	..
		Totale	23.40	17.55	10.95	22.15	16.65	10.35	..	..	..

(1) Corrispondenza nel solo senso in partenza da Adria.
(2) Corrispondenza nel solo senso in partenza da Recoaro.

Digitized by Google

Dalle seguenti stazioni a **Recoaro** e viceversa	VIA	Repartizione	Biglietti di corsa semplice						Biglietti di andata-ritorno		
			Prezzi per treni diretti o promiscui			Prezzi per treni omnibus					
			1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
		F.F. Stato	20.25	14.20	(1) 9.15	18.70	13.10	8.45	..	..	..
		Tr. Vicentino	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	..	..	..
Bologna . . .	Padova-Tavernelle	Totale	24.05	18.00	11.25	22.50	16.90	10.55	..	..	..
		F.F. Stato	..	..	(2) 9.20	..	..	..	..	..	..
		Tr. Vicentino	..	..	2.10	..	..	..	..	..	..
id.	id.	Totale	..	..	11.30	..	..	..	..	..	..
		F.F. Stato	(3) 21.55	(3) 15.10	(3) 9.75	20.80	14.55	9.35	..	..	..
		Tr. Vicentino	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	..	..	..
Borgo S. Donnino.	Parma-Piadena-Mantova-Verona-Tavernelle	Totale	25.35	18.90	11.85	24.60	18.35	11.45	..	..	..
		F.F. Stato	(2) 22.00	(2) 15.40	(2) 9.85	..	..	..	..	..	..
		Tr. Vicentino	3.80	3.80	2.10	..	..	..	..	..	..
id.	id.	Totale	25.80	19.20	11.95	..	..	..	..	..	..
		F.F. Stato	13.95	9.75	6.35	12.65	8.90	5.70	19.95	13.95	9.05
		Tr. Vicentino	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	5.55	5.55	3.05
Brescia . . .	Tavernelle	Totale	17.75	13.55	8.45	16.45	12.70	7.80	25.50	19.50	12.10
		F.F. Stato	4.70	3.40	2.20	4.60	3.30	2.15	..	..	..
		Tr. Vicentino	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	..	..	..
Castelfranco Veneto	Vicenza-Tavernelle	Totale	8.50	7.20	4.30	8.40	7.10	4.25	..	..	..
		F.F. Stato	3.70	2.80	1.80	3.60	2.70	1.75	..	..	..
		Tr. Vicentino	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	..	..	..
Cittadella . .	id.	Totale	7.50	6.60	3.90	7.40	6.50	3.85	..	..	..

(1) Corrispondenza nel solo senso in partenza da Bologna.
(2) » » » da Recoaro.
(3) » » » da Borgo S. Donnino.

Digitized by Google

Dalle seguenti stazioni a Recoaro e viceversa	VIA	Repartizione	Biglietti di corsa semplice – Prezzi per treni diretti o promiscui 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	Prezzi per treni omnibus 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	BIGLIETTI di andata-ritorno 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
		F.F. Stato	(2) 14.70	(2) 10.30	(2) 6.70	13.35	9.35	6.05	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	..	..	..
Conegliano .	Mestre-Tavernelle	Totale	18.50	14.10	8.80	17.15	13.15	8.15	..	..	..
		F.F. Stato	(1) 14.15	(1) 9.90	(1) 6.40	..	..	..	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	..	..	..	..	..	..
Id.	Id.	Totale	17.95	13.70	8.50	..	..	..	..	..	..
		F.F. Stato	(3) 17.35	(3) 12.15	(3) 7.85	16.85	11.80	7.60	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	..	..	..
Cremona . . .	Mantova-Verona-Tavernelle	Totale	21.15	15.95	9.95	20.65	15.60	9.70	..	..	..
		F.F. Stato	(1) 17.80	(1) 12.45	(1) 8.05	..	..	..	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	..	..	..	..	..	..
Id.	Id.	Totale	21.60	16 25	10.15	..	..	..	..	..	..
		F.F. Stato	10.85	7.60	4.95	9.90	6.95	4.45	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	..	..	..
Desenzano-Lago	Desenzano-Tavernelle	Totale	14.65	11.40	7.05	13.70	10.75	6.55	..	..	..
		F.F. Stato	14.55	10.20	(4) 6.40	13.25	9.30	6.00	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	..	..	..
Ferrara. . . .	Padova-Tavernelle	Totale	18.35	14.00	8.50	17.05	13.10	8.10	..	..	..
		F.F. Stato	..	..	(1) 6.65	..	..	..	..	..	..
		Tr. Vicentine	..	..	2.10	..	..	..	..	..	..
Id.	Id.	Totale	..	..	8.75	..	.	..	..	..	..

(1) Corrispondenza nel solo senso in partenza da Recoaro.
(2) » » » Conegliano.
(3) » » » Cremona.
(4) » » » Ferrara.

Digitized by Google

Dalle seguenti stazioni a **Recoaro** e viceversa	VIA	Repartizione	Biglietti di corsa semplice						BIGLIETTI di andata-ritorno		
			Prezzi per treni diretti o promiscui			Prezzi per treni omnibus					
			1a Cl.	2a Cl.	3a Cl.	1a Cl.	2a Cl.	3a Cl.	1a Cl.	2a Cl.	3a Cl.
		F.F. Stato	33.05	23.00	14.85	..	..	..	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	..	..	..	..	..	..
Firenze S.M.N.	Bologna-Padova-Tavernelle	Totale	36.85	26.80	16.95	..	..	..	..	..	..
		F.F. Stato	11.55	8.10	5.25	11.05	7.75	5.00	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	..	..	..
Legnago	Dossobuono-Verona-Tavernelle	Totale	15.35	11.90	7.35	14.85	11.55	7.10	..	..	..
		F.F. Stato	1.95	1.35	0.90	1.75	1.25	0.80	2.75	1.95	1.25
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	5.55	5.55	3.05
Lonigo	Tavernelle	Totale	5.75	5.15	3.00	5.55	5.05	2.90	8.30	7.50	4.30
		F.F. Stato	(1) 10.05	(1) 7.05	(1) 4.55	9.55	6.70	4.30	14.55	10.20	6.60
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	5.55	5.55	3.05
Mantova	Verona-Tavernelle	Totale	13.85	10.85	6.65	13.35	10.50	6.40	20.10	15.75	9.65
		F.F. Stato	(2) 10.50	(2) 7.35	(2) 4.80	..	..	..	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	..	..	..	..	..	..
id.	id.	Totale	14.30	11.15	6.90	..	..	..	..	..	..
		F.F. Stato	8.55	6.00	3.90	7.80	5.45	3.50	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	..	..	..
Mestre	Tavernelle	Totale	12.35	9.80	6.00	11.00	9.25	5.60	..	..	..
		F.F. Stato	23.10	16.20	10.45	22.05	15.45	9.95	34.75	24.35	15.70
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	5.55	5.55	3.05
Milano C.	id.	Totale	26.90	20.00	12.55	25.85	19.25	12.05	40.30	29.90	18.75

(1) Corrispondenza nel solo senso in partenza da **Mantova**.
(2) » » » » **Recoaro**.

Digitized by Google

Dalle seguenti stazioni a **Recoaro** e viceversa	VIA	Repartizione	Biglietti di corsa semplice — Prezzi per treni diretti o promiscui			Prezzi per treni omnibus			BIGLIETTI di andata - ritorno		
			1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
		F.F. Stato	(1) 17.75	(1) 12.45	8.05	16.60	11.65	7.50	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	..	..	..
Modena	Verona-Tavernelle	Totale	21.55	16.25	10.15	20.40	15.45	9.60	..	..	..
		F.F. Stato	(2) 18.25	(2) 12.80	8.30	..	..	..	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	..	..	.	..	..	..
id.	id.	Totale	22.05	16.60	10.40	..	..	..	..	..	..
		F.F. Stato	14.05	9.85	6.35	13.25	9.30	6.00	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	..	..	..
Oderzo	Treviso-Mestre-Tavernelle	Totale	17.85	13.65	8.45	17.05	13.10	8.10	..	..	..
		F.F. Stato	4.85	3.40	2.25	4.45	3.10	2.00	6.90	4.85	3.15
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	5.55	5.55	3.05
Padova	Tavernelle	Totale	8.65	7.20	4.35	8.25	6.90	4.10	12.45	10.40	6.20
		F.F. Stato	(3) 18.75	(3) 13.15	(3) 8.50	18.25	12.75	8.20	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	..	..	..
Parma	Piadena-Mantova Verona-Tavernelle	Totale	22.55	16.95	10.60	22.05	16.55	10.30	..	..	..
		F.F. Stato	(2) 19.20	(2) 13.45	(2) 8.70	..	..	..	..	.	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	..	..	..	..	..	..
id.	id.	Totale	23.00	17.25	10.80	..	..	.	..	..	..

(1) Corrispondenza nel solo senso in partenza da Modena.
(2) » » » Recoaro.
(3) » » » Parma.

Digitized by Google

Dalle seguenti stazioni a **Recoaro** e viceversa	VIA	Repartizione	Biglietti di corsa semplice						BIGLIETTI di andata-ritorno		
			Prezzi per treni diretti e promiscui			Prezzi per treni omnibus					
			1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl	1ª Cl.	2ª cl.	3ª Cl
		F.F. Stato	8.55	6.–	3.90	7.80	5.45	3.50	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	..	..	..
Peschiera . . .	Tavernelle	Totale	12.35	9.80	6.—	11.60	9.25	5.60	..	..	..
		F.F. Stato	(1) 22.25	(1) 15.60	(1) 10.05	21.60	15.15	9.75	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	..	..	..
Piacenza . . .	Codogno-Mantova Verona-Tavernelle	Totale	26.05	19.40	12.15	25.40	18.95	11.85	..	..	..
		F.F. Stato	(2) 22.55	(2) 15.80	(2) 10.20	..	..	..	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	..	..	..	..	..	..
id.	id.	Totale	26.35	19.60	12.30	..	..	..	..	..	..
		F.F. Stato	(3) 18.55	(3) 13.—	(3) 8.45	16.85	11.80	7.60	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	..	..	..
Pordenone . .	Treviso-Mestre-Tavernelle	Totale	22.35	16.80	10.55	20.65	15.60	9.70	..	..	..
		F.F. Stato	(2) 17.75	(2) 12.45	(2) 8.05	..	..	..	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	..	..	..	..	..	..
id.	id.	Totale	21.55	16.25	10.15	..	..	..	..	..	..
		F.F. Stato	16.25	11.35	7.40	14.75	10.35	6.65	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	..	..	..
Portogruaro . .	Mestre-Tavernelle	Totale	20.05	15.15	9.50	18.55	14.15	8.75	..	..	..

(1) Corrispondenza nel solo senso in partenza da Piacenza.
(2) » » » » Recoaro.
(3) » » » » Pordenone.

Digitized by Google

Dalle seguenti stazioni a **Recoaro** e viceversa	VIA	Repartizione	Biglietti di corsa semplice — Prezzi per treni diretti o promiscui 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	Prezzi per treni omnibus 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	BIGLIETTI di andata - ritorno 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
		F. F. Stato	20.95	14.65	9.50	19.50	13.65	8.80	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	..	..	..
Reggio Emilia	Modena-Verona-Tavernelle	Totale	24.75	18.45	11.60	23.30	17.45	10.90	..	..	..
		F. F. Stato	31.25	21.80	14.05	..	..	..	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	..	..	..	..	..	..
Rimini . . .	Bologna-Padova-Tavernelle	Totale	35.05	25.60	16.15	..	..	..	..	..	..
		F. F. Stato	10.50	7.35	(1) 4.55	9.55	6.70	4.30	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	..	..	..
Rovigo . . .	Padova-Tavernelle	Totale	14.30	11.15	6.65	13.35	10.50	6.40	..	..	..
		F. F. Stato	..	..	(2) 4.80	..	..	..	..	..	..
		Tr. Vicentine	..	..	2.10	..	..	..	..	..	..
Id. . . .	Id.	Totale	..	..	6.90	..	..	..	..	..	..
		F. F. Stato	(3) 16.85	(3) 11.80	(3) 7.70	15.35	10.75	6.90	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	..	..	..
Sacile . . .	Mestre-Tavernelle	Totale	20.65	15.60	9.80	19.15	14.55	9.—	..	..	..
		F. F. Stato	(2) 16.10	(2) 11.50	(2) 7.30	..	..	..	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	..	..	..	..	..	..
Id. . . .	Id.	Totale	19.90	15.10	9.40	..	..	..	..	..	..

(1) Corrispondenza nel solo senso in partenza da Rovigo.
(2) » » » » Recoaro.
(3) » » » » Sacile.

Digitized by Google

Dalle seguenti stazioni a **Recoaro** e viceversa	VIA	Repartizione	Biglietti di corsa semplice						BIGLIETTI di andata-ritorno		
			Prezzi per treni diretti o promiscui			Prezzi per treni omnibus					
			1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
		F. F. Stato	2.60	1.80	1.20	2.35	1.65	1.05	3.70	2.60	1.70
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	5.55	5.55	3.05
Sambonifacio .	Tavernelle	Totale	6.40	5.60	3.30	6.15	5.45	3.15	9.25	8.15	4.75
		F. F. Stato	4.50	3.20	2.05	4.40	3.10	2.00	5.65	4.05	2.55
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	5.55	5.55	3.05
Schio . . .	Vicenza-Tavernelle	Totale	8.30	7.00	4.15	8.20	6.90	4.10	11.20	9.60	5.60
		F. F. Stato	(1) 12.40	(1) 8.70	(1) 5.65	11.75	8.25	5.30	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	..	..	..
Suzzara. . .	Verona-Tavernelle	Totale	16.20	12.50	7.75	15.55	12.05	7.40	..	..	..
		F. F. Stato	(2) 12.90	(2) 9.05	(2) 5.90	..	..	..	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	..	..	..	..	..	..
Id. . . .	Id.	Totale	16.70	12.85	8.00	..	..	..	..	..	..
		F. F. Stato	20.05	14.05	9.10	18.45	12.95	8.30	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	..	..	..
Treviglio . .	Tavernelle	Totale	23.85	17.85	11.20	22.25	16.75	10.40	..	..	..
		F. F. Stato	6.70	4.85	2.95	6.60	4.75	2.90	10.95	7.95	4.80
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	5.55	5.55	3.05
Treviso. . .	Vicenza-Tavernelle	Totale	10.50	8.65	5.05	10.40	8.55	5.00	16.50	13.50	7.85

(1) Corrispondenza nel solo senso in partenza da Suzzara.
(2) » » » » da Recoaro.

Digitized by Google

Dalle seguenti stazioni a **Recoaro** e viceversa	VIA	Repartizione	Biglietti di corsa semplice — Prezzi per treni diretti o promiscui 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª C.	Prezzi per treni omnibus 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª C.	BIGLIETTI di andata-ritorno 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
Udine . . .	Treviso-Mestre-Tavernelle	F.F. Stato	23.50	16.45	10.65	22.55	15.80	10.15	..	..	..
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	..	..	..
		Totale	27.30	20.25	12.75	26.35	19.60	12.25	..	..	..
Venezia . .	Tavernelle	F.F. Stato	9.60	6.70	4.35	8.70	6.10	3.95	13.35	9.35	6.05
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	5.55	5.55	3.05
		Totale	13.40	10.50	6.45	12.50	9.90	6.05	18.90	14.90	9.10
Verona P. V.	Id.	F.F. Stato	5.25	3.70	2.40	4.80	3.35	2.15	7.45	5.20	3.40
		Tr. Vicentine	3.80	3.80	2.10	3.80	3.80	2.10	5.55	5.55	3.05
		Totale	9.05	7.50	4.50	8.60	7.15	4.25	18.00	10.75	6.45

Digitized by Google

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 165 - 1910.*

Nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di servizio (Parte seconda) » a pag. 8, di contro al nome di Gaifana, aggiungere la lettera *B*.

Nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » praticare le seguenti aggiunte:

a pag. 42, fra Gagliole (Casa Cantoniera) e Galati, inserire:

Gaifana	Orte-Ancona	Ancona	Perugia	74	V	B	—	—	—	—	—	S	—	—	—	—	—	—	—	—	—

a pag. 144, nella tabella polimetrica N. 74, fra Nocera Umbra e Gualdo Tadino, inserire il nome della stazione di Gaifana con le distanze risultanti dal prospetto allegato *B*

a pag. 226, fra Gagliole (Casa Cantoniera) e Galatina, inserire:

Gaifana	117-30-15	886	900

Digitized by Google

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 165-1910.*

Distanze chilometriche dalla stazione di Gaifana a quelle sottoindicate:

Stazioni	Chilometri	Stazioni	Chilometri
Roma Termini e P. Maggiore	195	Ponte S. Giovanni	57
Roma S. Lorenzo	193	Perugia	69
Portonaccio	191	Ellera	79
Sette Bagni	179	Magione	90
Monterotondo.	170	Passignano	99
Fara Sabina	158	Tuoro	104
Poggio Mirteto	147	Terontola	111
Stimigliano.	138	Nocera Umbra	11
Civita Castellana Magliano . .	125	Gualdo Tadino	8
Gallese	121	Fossato	14
Orte	113	Fabriano	29
Nera Montoro	103	Albacina	38
Narni.	96	Serra S. Quirico.	52
Terni.	84	Castelplanio Cupra Montana .	58
Giuncano	72	Montecarotto.	65
Morgnano S. Angelo	57	Iesi	73
Spoleto.	54	Chiaravalle.	84
Campello sul Clitunno . . .	45	Castel Ferretti	86
Trevi	38	Falconara Marittima	91
Foligno	29	Palombina	94
Spello	34	Ancona	100
Assisi.	45		
Bastia	48		

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 160. (SERVIZIO VII e VIII).

Apertura all'esercizio della linea Livorno-Vada ed assunzione del relativo esercizio da parte delle Ferrovie dello Stato.

Col 4 luglio 1910 è stata aperta al pubblico servizio la ferrovia Livorno-Vada, di cui è concessionaria la Provincia di Livorno e sub-concessionaria la Ditta Saverio Parisi, ed il relativo esercizio è assunto dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, a sensi e per gli effetti dell'art. 3 del contratto di concessione della linea stessa, approvato con R. Decreto 8 settembre 1904 N. 566 e dell'art. 1 *c*) della Legge 7 luglio 1907 N. 429.

1. — Descrizione della linea.

La linea Vada-Livorno, a doppio binario, si inizia al Km. 287+519 della linea Roma-Pisa, corrispondente all'asse del F. V. della stazione di Vada, e si allaccia alla progressiva Km. 94+001 della linea Firenze-Empoli-Pisa-Livorno, e comprende le stazioni di Castiglioncello, dell'Ardenza e di Livorno Centrale, le fermate di Quercianella (Casa Cantoniera) e di Antignano, e il Bivio Calambrone.

Il suo tracciato, che fra i due estremi suindicati misura Km. 31+050,45, si svolge per due terzi circa in rettilinei e per un terzo in curve, delle quali il raggio minimo è di m. 500; la linea stessa ha pendenze variabili fino a raggiungere il massimo del 6 per mille, per una lunghezza in complesso inferiore al quarto dell'intera linea.

Lungo la nuova linea s'incontrano molte opere d'arte, delle quali sono importanti alcuni ponti ed i viadotti sui fiumi e sui bottri; le gallerie sono sei della complessiva lunghezza di metri 2853,18, di cui quella del Telegrafo misura metri 1019,54; 39 sono i passaggi a livello e 29 le Case Cantoniere.

Digitized by Google

2. — Descrizione delle stazioni e delle fermate e servizi cui sono abilitate.

Castiglioncello. — Stazione in pendenza dell'1 per mille ed in curva di raggio m. 500, con:

fabbricato viaggiatori al K. 7+651,19 da Vada, a sinistra, e con due marciapiedi lunghi m. 150 ciascuno;

binario per le precedenze in regresso, comune per i treni nei due sensi a destra dei due binari di corsa, della capacità di 39 veicoli;

binario merci lungo m. 190, allacciato al binario dei pari soltanto verso Livorno, e corrispondente piano caricatore scoperto con carico di testa e di fianco e magazzino merci;

segnali di protezione: semaforo di seconda categoria verso Vada, a m. 1030, e semaforo di prima categoria verso Quercianella a metri 622 dall'asse del F. V. preceduto a metri 1160 dal corrispondente semaforo di terza;

ufficio telegrafico incluso nel circuito 5009 colla chiamata « N. O. ».

Quercianella. — Fermata provvisoria con:

fabbricato viaggiatori nella Casa Cantoniera Kilometro 15+024,25, a sinistra, e con due marciapiedi lunghi metri 100 ciascuno;

segnali di protezione: un semaforo di seconda categoria verso Castiglioncello a m. 867 dall'asse del F. V. e un dischetto a due luci di seconda categoria verso Antignano, collocato nell'interno della Galleria del Romito, presso l'imbocco Castiglioncello, preceduto da un risuonatore, in prossimità dell'altro imbocco.

Antignano. — Fermata con:

fabbricato viaggiatori al Km. 21+055,42, a sinistra, con due marciapiedi lunghi m. 150 ciascuno;

segnali di protezione: due semafori di seconda categoria, di cui quello verso Quercianella a m. 1168 e quello verso Ardenza a m. 1099 dall'asse del F. V.;

ufficio telegrafico incluso nel circuito 5009 colla chiamata « A. T. ».

Ardenza. — Stazione in pendenza del 3 per mille ed in curva di raggio m. 900, con:

fabbricato viaggiatori al K. 23+771,72, a sinistra, con due marciapiedi lunghi m. 150 ciascuno;

Digitized by Google

binario per le precedenze in regresso, comune per i treni nei due sensi, a destra dei due binari di corsa, della capacità di 42 veicoli;

binario merci lungo metri 190, allacciato al binario dei pari soltanto verso Livorno, e corrispondente piano caricatore scoperto con carico di fianco;

segnali di protezione: due semafori di seconda categoria, di cui quello verso Antignano a metri 1212 e quello verso Livorno Centrale a metri 1207 dall'asse del F. V.;

ufficio telegrafico incluso nel circuito 5009 colla chiamata « A. R. ».

Livorno Centrale. — Stazione in pendenza in parte del 2 ed in parte dell'1 per mille con:

fabbricato viaggiatori al Km. 27+766,05 a sinistra;

binari di corsa: sei, della lunghezza utile variabile da m. 310 a m. 710, servizi da tre marciapiedi lunghi metri 200 ciascuno, coperti da pensiline metalliche;

binari merci: piano caricatore scoperto con carico di testa e di fianco;

rimessa per le locomotive, una piattaforma di m. 21 e rifornitori;

segnali di protezione: due semafori di seconda categoria di cui quello verso Ardenza a metri 2016 e quello verso il Bivio Calambrone a metri 1847 dall'asse del F. V.;

ufficio telegrafico incluso nei circuiti 1644, 4849, 4851, 4856, 4875, 4939, 5009 e 5010 colla chiamata « L. C. ».

Bivio Calambrone. — (Punto d' innesto della linea Vada-Livorno con le linee Pisa-Livorno e Colle Salvetti-Livorno) Posto di movimento provvisorio con:

Fabbricato di servizio al Km. 31+050,45 a sinistra;

segnali di protezione:

verso Livorno Centrale, semaforo a due ali di prima categoria, a metri 200 dalla punta del deviatoio estremo preceduto a metri 787 dal corrispondente semaforo ad un'ala di avviso: l'ala superiore del semaforo di prima categoria comanda ai treni per Pisa, l'altra ai treni per Colle Salvetti;

verso Pisa, semaforo a due ali di prima categoria a metri 280 dalle punte dei deviatoi preoeduto a m. 865 da un semaforo ad un'ala d'avviso; l'ala superiore del semaforo di

Digitized by Google

prima categoria comanda ai treni per Livorno C., l'altra ai treni per Livorno S. Marco;

verso Colle Salvetti, semaforo ad un'ala di prima categoria a m. 280 dalle punte dei deviatoi preceduta a metri 865 dal corrispondente semaforo ad un'ala d'avviso;

verso Livorno S. Marco, semaforo ad un'ala di prima categoria a m. 200 dalla punta del deviatoio preceduto a metri 700 da corrispondente semaforo ad un'ala d'avviso.

I deviatoi del Bivio ed i semafori di protezione del medesimo verso tutte le direzioni sono manovrati mediante un apparato centrale idrodinamico di 20 leve collocate in una cabina posta al Km. 94+000 e a destra della linea Firenze-Livorno.

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4856 colla chiamata «B».

La stazione di Vada poi è protetta verso Cecina da un segnale a disco girevole a metri 1179, verso Rosignano pure da un segnale a disco girevole a metri 1058 e verso Castiglioncello da un semaforo di seconda categoria a metri 1163 dall'asse del F.V. Tanto questi come tutti gli altri segnali suindicati si trovano a sinistra dei treni ai quali comandano, esclusi quelli a protezione del Bivio Calambrone, rispetto ai treni provenienti da Colle Salvetti, che si trovano a destra.

Le stazioni di Castiglioncello e dell'Ardenza sono ammesse a tutti i trasporti viaggiatori, bagagli e cani, merci a G. V., merci a P. V. Ordinaria e Accelerata, veicoli e bestiame, in servizio interno e cumulativo italiano;

la stazione di Livorno Centrale è abilitata a tutti i suddetti trasporti in servizio interno e cumulativo italiano ed internazionale, esclusi quelli a P. V. Ordinaria;

la fermata di Antignano è ammessa ai trasporti dei viaggiatori, bagagli e cani, nonchè a quelli di merci a G. V. e P. V. fino al massimo di kg. 100 per spedizione, pure in servizio interno e cumulativo italiano;

infine la fermata di Quercianella è abilitata ai soli trasporti di viaggiatori, bagagli e cani per le stazioni indicate nell'allegato *E* e viene esercitata con le norme in uso per le Case Cantoniere.

Dalla data suddetta viene soppresso nella stazione di Livorno S. Marco il servizio viaggiatori e bagagli, rimanendo la

Digitized by Google

stazione stessa abilitata soltanto ai trasporti di merci a G. V ed a P. V. Accelerata, veicoli e bestiame. Il servizio delle merci a G. V. e P. V. Accelerata e veicoli sarà però mantenuto provvisoriamente fino al 30 Giugno 1911.

3. — **Giurisdizione.**

La linea Livorno-Vada viene posta alla dipendenza della Direzione Compartimentale di Firenze e per il Servizio Movimento e Traffico è aggregata al 4° Riparto della Sezione Movimento e Traffico di Pisa, escluse tutte le stazioni di Livorno aggregate al 3°; pel Servizio della Trazione e Materiale alla Sezione di Trazione di Pisa; pel Servizio Mantenimento e Sorveglianza alla Sezione del Mantenimento di Pisa; per il Servizio Sanitario all'Ufficio Sanitario Compartimentale di Firenze.

Le stazioni della nuova linea vengono incluse nella seguente circoscrizione dei Magazzini Approvvigionamenti:

Magazzino di Firenze: — per la fornitura e riparazione delle tenaglie per piombi, macchinette e pinzette per biglietti, e delle stadere e bilancie; per la fornitura dei mobili e degli accessori, degli attrezzi per assicurare il carico sui carri, degli apparati telegrafici, telefonici ed ottici, degli orologi, del filo zincato e di rame per telegrafo, degli isolatori e porta-isolatori.

Magazzino stampe di Bologna: per la fornitura degli stampati ed oggetti di cancelleria.

Magazzino di Livorno: per la fornitura delle materie di consumo e degli altri materiali.

4. — **Tariffe.**

Pei trasporti di viaggiatori, bagagli e cani, nonchè per quelli di merci, veicoli, bestiame, numerario, ecc. sono in tutto applicabili sulla linea Livorno-Vada, le tariffe e condizioni in vigore sulla Rete dello Stato, comprese quelle in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

Agli effetti del computo delle tasse dei biglietti di abbonamento ordinari, la linea stessa dovrà considerarsi di prima categoria e sarà ammessa, senza aumento di prezzo, negli abbonamenti per l' intera Rete ed in quelli speciali che interessano attualmente il tratto Pisa o Livorno-Colle-Salvetti-Cecina.

Digitized by Google

5. — Tassazione dei trasporti.

L'applicazione delle tasse avrà luogo cumulando il percorso della linea suddetta con quello della Rete di Stato.

Il prezzo dei biglietti che comprendono nel loro itinerario il tratto Pisa-Vada, sarà normalmente computato per il maggior percorso determinato dalla nuova via di Livorno.

Nello stesso modo si effettuerà la tassazione dei bagagli e cani.

Nulla è innovato per quanto riguarda la tassazione delle merci, dei veicoli e del bestiame.

6. — Treni.

Con la data di apertura della linea Livorno-Vada e della nuova stazione di Livorno Centrale il movimento dei treni viaggiatori della linea Pisa-Roma, che attualmente transitano pel tratto Pisa-Colle Salvetti-Vada-Cecina, viene trasportato sulla suddetta nuova linea (con regresso a Pisa Centrale) pei Bivi Tagliaferro e Calambrone, conforme risulta dal relativo nuovo quadro di servizio della linea Pisa-Roma.

Sul tratto Pisa-Colle Salvetti-Vada-Cecina sarà effettuato un servizio locale di treni viaggiatori con opportune coincidenze a Cecina ed a Pisa Centrale, mantenendo pel tratto medesimo l'instradamento dei treni merci raccoglitori a P. V. da e per Grosseto.

Il detto servizio verrà disimpegnato con cinque coppie di treni, delle quali tre prolungano la loro corsa fra Cecina e Volterra, sul quale ultimo tratto le altre due coppie di treni saranno locali. In conseguenza, le linee Colle Salvetti-Vada-Cecina e Cecina-Volterra, saranno comprese in un unico quadro orario di servizio.

7. — Itinerari carri misti a G. V. e P. V.

Per quanto riguarda le funzioni dei carri misti a G. V. ed a P. V., interessanti la linea Pisa-Roma, valgono le istruzioni impartite con apposita pubblicazione.

Digitized by Google

8. — Distanze chilometriche.

Le distanze chilometriche riguardanti la nuova linea risultano nella tabella polimetrica n. 63 *bis* compresa nell'allegato *A* al presente Ordine di Servizio.

Negli allegati ***B*** e ***C*** sono poi riportate le distanze dal Bivio Calambrone alle stazioni di cui alle tabelle polimetriche n. 63, 71 e 71 *a*, e nell'allegato ***D*** risultano indicate, oltre che le distanze dal Bivio Calambrone alle stazioni comprese nelle tabelle polimetriche 73 e 73 *a*, anche le nuove distanze fra le dette stazioni e gli scali di Livorno e le Case Cantoniere di *Tombolo* e *Stagno*.

9. — Prontuari per la tassazione dei trasporti, stampati, biglietti e pubblicazioni.

Le nuove stazioni verranno fornite degli appositi prontuari manoscritti delle distanze chilometriche dall'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze, dal quale verrà, inoltre, distribuita un'apposita lettera circolare per mettere in grado le stazioni della Rete di formare le distanze per le nuove stazioni predette, nonchè le distanze da computarsi in transito della nuova linea, tenuto conto delle disposizioni di cui al precedente punto 5°, circa il maggior percorso tassabile determinato dalla via di Pisa Centrale-Livorno Centrale-Vada per i trasporti di viaggiatori, bagagli e cani.

Lo stesso Ufficio provvederà per le fornitura degli stampati, pubblicazioni, ecc. occorrenti, mentre a cura del Controllo Prodotti di di Firenze verranno inviati alle stazioni interessate i nuovi biglietti per effetto anche delle modificazioni che si rendono necessarie in seguito alle disposizioni di cui al citato punto 5°.

10. — Scritture e versamenti delle stazioni.

Per tutto quanto concerne le operazioni contabili e relativi elaborati, le stazioni della linea Livorno-Vada si atterranno alle disposizioni contenute nelle « Norme » diramate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909.

I versamenti saranno effettuati alla Cassa di Firenze, colla periodicità di cinque giorni per le stazioni di Antignano, Ar-

Digitized by Google

denza e Castiglioncello, assegnandosi alle prime due la periodicità di cui alla lettera *D* ed alla terza la periodicità di cui alla lettera *E* dell'elenco annesso all'Ordine di Servizio N. 265-19 settembre 1908, e con periodicità giornaliera per la stazione di Livorno Centrale (lettera *A*).

Le paghe al personale di linea del Mantenimento, verranno eseguite da un pagatore della Cassa di Firenze, in giornata da fissarsi in seguito, quelle agli agenti della stazione di Livorno Centrale, dal pagatore cui è ora affidato tale servizio nelle stazioni di Livorno S. M., Torretta e Marittima. Le stazioni di Antignano, Ardenza e Castiglioncello vi provvederanno coi prodotti delle gestioni.

11. — Biglietti di Servizio.

Le carte di libera circolazione comprendenti i percorsi Livorno-Colle Salvetti-Cecina o Livorno-Pisa-Colle Salvetti, sono da tenersi valide, per l'*anno in corso,* sulla nuova linea Livorno-Vada, anche quando non sia questa indicata sulle medesime.

Sono estese alla linea Livorno-Vada le altre disposizioni in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

Per le aggiunte da introdursi nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° Maggio 1910 (Parte Seconda) » e nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° Luglio 1908) », veggasi l'allegato *A* al presente Ordine di Servizio, avvertendo che per tutte le altre modificazioni di dettaglio che si rende necessario di apportarvi per tener conto, sia delle nuove stazioni di diramazione, sia dell'aumento delle distanze chilometriche per il maggior percorso determinato dal transito sulla via di Pisa Centrale-Livorno Centrale-Vada, verrà provveduto a mezzo della terza appendice al prontuario stesso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 161. (SERVIZIO I).

I. Disposizioni relative all'uso delle carte di libera circolazione (serie A), dei biglietti speciali a libretto (serie As), dei biglietti per un solo viaggio gratuiti (serie B) e a prezzo ridotto (serie C) e dei buoni bagaglio, per le linee di navigazione dello Stato.
II. Viaggi delle famiglie degli onorevoli Senatori e Deputati.
III. Viaggi dei giornalisti e loro famiglie.

I.

Per l'applicazione del disposto di cui al punto VI dell'Ordine Generale N. 7-1910, dovranno osservarsi le seguenti norme:

1°) *Carte di libera circolazione serie A e biglietti speciali a libretto serie As.*

Per prendere imbarco di passaggio sui piroscafi della navigazione dello Stato, i titolari dei serie A e As, devono presentare i recapiti di cui sono muniti all'Agenzia marittima dello scalo di partenza, o all'Ufficio di bordo, che rilasceranno il *biglietto definitivo di passaggio,* senza il quale non si ha facoltà di viaggiare sui piroscafi.

Su tale biglietto definitivo di passaggio le Agenzie, o gli Uffici di bordo, hanno l'obbligo di riportare tutti gli estremi del serie A, (e cioè: numero, serie e classe del recapito, e cognome, nome e qualità del portatore); detti estremi nonchè il percorso definitivo di passaggio, dovranno essere riportati altresì su di un apposito elenco da spedirsi mensilmente alla Direzione Generale (Servizio Centrale I - Ufficio Biglietti).

Il portatore del serie A o As deve poi indicare gli stessi estremi, seguiti dalla sua firma, su altro foglio, tenuto in consegna dal personale di controlleria di bordo; quest'ultimo foglio sarà inviato al competente Ufficio dei trasporti marittimi, quale provvederà alla spedizione mensile dei fogli medesimi al Servizio I (Ufficio Biglietti).

I portatori di serie A e As sono tenuti a presentare al controllore di bordo, oltre il biglietto definitivo di passaggio, anche il permanente o biglietto speciale a libretto di cui sono muniti.

Digitized by Google

2°) *Biglietti gratuiti per un solo viaggio (serie B).*

Per compilare un biglietto serie B, comprendente un percorso marittimo, occorre mettere l'indicazione « *via mare* » dopo quella dello scalo di imbarco; così, ad esempio, per un viaggio da Roma a Palermo, l'itinerario dovrà essere indicato nel modo seguente: Roma-Napoli - (via mare) Palermo.

I biglietti non portanti tale indicazione non saranno tenuti validi pel percorso marittimo.

Avvertesi poi che quando un biglietto è compilato per la via di mare, non dà facoltà a percorrere, in sostituzione, la corrispondente via ferroviaria.

Gli uffici che rilasciano biglietti per percorsi marittimi hanno l'obbligo di riportare tutti gli estremi del recapito emesso (serie, numero e classe, percorso, cognome, nome e qualifica del titolare, e numero delle persone per le quali è valido il biglietto) su apposito elenco da spedirsi mensilmente alla Direzione Generale (Servizio Centrale I, Ufficio Biglietti).

Detto elenco dovrà inviarsi *anche se negativo.*

Per l'emissione e l'uso dei biglietti definitivi di passaggio devono osservarsi sia dal portatore del serie B, sia dalle Agenzie marittime o dagli Uffici di bordo le stesse norme stabilite per le carte di libera circolazione, avvertendo che fra gli estremi da riportarsi sull'elenco mensile dovrà comprendersi anche il numero delle persone per le quali è stato emesso il biglietto di passaggio.

Non è invece necessario che gli estremi di cui trattasi siano riportati dai portatori di serie B sul foglio che tiene in consegna il personale di controlleria di bordo.

I biglietti serie B devono essere vidimati dall'Agenzia o dall'Ufficio di bordo per la località ove il viaggiatore intende fermare, a meno che tale vidimazione — se trattasi di biglietto per percorso diretto terrestre-marittimo — non sia stata già fatta direttamente da una stazione ferroviaria.

Le fermate possono effettuarsi anche negli scali intermedi ove approdano i piroscafi.

Se il biglietto serie B è valevole per un viaggio marittimo di andata e ritorno l'Agenzia, o l'Ufficio di bordo, rilasceranno biglietti definitivi d'imbarco d'andata e ritorno; il bigli
ritorno deve essere poi presentato col relativo serie B all'ini-

Digitized by Google

zio del viaggio di ritorno, all'Agenzia marittima o all'Ufficio di bordo pel completamento e per la vidimazione.

3°) *Biglietti a prezzo ridotto (serie C).*

Pei viaggi sui piroscafi della navigazione dello Stato con biglietti serie C viene applicata la riduzione del 50 % sulla tariffa ordinaria pei trasporti marittimi. I prezzi da applicarsi risultano dall'allegato al testo delle concessioni speciali e trasporti militari per il servizio interno delle linee di navigazione esercitate dallo Stato, e sono già stabiliti per percorso e per classe.

In dipendenza di ciò, pei viaggi per percorsi marittimi con biglietti serie C dovranno rilasciarsi *recapiti separati* da quelli occorrenti per linee ferroviarie, pur computando, beninteso, come un'unica concessione quando il percorso marittimo sia direttamente collegato con quello terrestre e l' itinerario complessivo rappresenti la via più breve, salvo le deviazioni stabilite pei viaggiatori a tariffa differenziale A.

Nei biglietti serie C adoperati per viaggi marittimi dovrà depennarsi l'indicazione « a tariffa differenziale C » sostituendola con la seguente: « *a prezzo ridotto del 50 %* » scritta a mano od applicata con apposito timbro. Nel rigo per l'indicazione della via, si scriverà « *mare* ».

I serie C rilasciati per percorsi marittimi non sono validi per corrispondenti linee ferroviarie.

Per l'emissione dei detti recapiti non occorre fare registrazioni sugli appositi elenchi degli Uffici che rilasciano i biglietti, nè delle Agenzie o degli Uffici di bordo.

Quando la concessione viene chiesta per un viaggio in cui il percorso marittimo figura come tratto intermedio, si rilascerà un unico biglietto pel percorso terrestre, in cui figureranno i due tratti ferroviari, ed altro separato per quello marittimo.

Le stazioni applicheranno la tariffa differenziale C pel percorso terrestre complessivo, cumulando il chilometraggio dei due tratti ferroviari, nonostante l'interruzione di percorso marittimo.

Così ad esempio per un viaggio da Roma a Trapani (via mare da Napoli a Palermo), si rilascerà un serie C per i percorsi terrestri, compilato nel modo seguente:

Digitized by Google

« da Roma a Napoli e da Palermo a Trapani »
« Via . . . . »
« sola andata (oppure: e ritorno) . . . . . »

Quando vien chiesta per un congiunto del 3° gruppo una concessione marittimo-terrestre, dovrà porsi sul biglietto col quale si inizia il viaggio l' indicazione in rosso:

« Da proseguire sul percorso { ferroviario / marittimo } da . . . a . . . e viceversa col serie C, N°. . . . . . .».

Sul secondo biglietto s'indicherà pure in rosso: « In provenienza da. . . .col serie C N° . . . . ».

La stazione, o l'Agenzia marittima oppure l'Ufficio di bordo da cui si inizia il viaggio di ritorno - e che naturalmente appartengono alla località ove risiede l' agente - dovranno vidimare oltre il biglietto col quale s'inizia il ritorno stesso, anche quello relativo al proseguimento per la località di abituale dimora del congiunto che effettua il viaggio, *e quest'ultimo recapito non sarà tenuto valido pel ritorno se non porta tale vidimazione.*

Detta vidimazione non potrà essere praticata se non previa presentazione anche del serie C col quale s' inizia il viaggio di ritorno e del relativo mod. I-202 o del biglietto definitivo di passaggio, e dovrà essere fatta direttamente per lo scalo di transito, ove sarà ripetuta dall'Agenzia marittima o dall'Ufficio di bordo, oppure dalla stazione all' atto di iniziare la seconda parte del viaggio di ritorno.

Per prendere imbarco di passaggio sui piroscafi della navigazione di Stato, i portatori di biglietti serie C dovranno presentarsi in tempo utile soltanto all'Agenzia marittima dello scalo di partenza, ove pagheranno l' importo corrispondente alla traversata, per la sola andata o contemporaneamente per l'andata e ritorno, secondochè il serie C è rilasciato per la sola andata o per l'andata e ritorno. In quest'ultimo caso le Agenzie emetteranno i biglietti definitivi di passaggio di andata e ritorno, e quest'ultimo dovrà essere poi presentato col relativo serie C, all'inizio del viaggio di ritorno, all'Agenzia marittima, od anche all'Ufficio di bordo, pel completamento e per la vidimazione.

Le Agenzie nel rilasciare i biglietti definitivi di passaggio riporteranno sui medesimi gli estremi dei relativi serie C, e

Digitized by Google

dovranno altresì vidimare questi ultimi nell'apposita casella, trattenendo lo scontrino di controllo, da unirsi al rendiconto.

I portatori di serie C sono tenuti a presentare al personale di controlleria di bordo, oltre il biglietto definitivo di passaggio, anche il serie C medesimo.

Per tutte le altre disposizioni relative all'uso dei serie C per viaggi marittimi, valgono quelle comuni a tutte le Concessioni speciali di cui al suindicato testo.

4°) *Buoni Bagaglio.*

Se il viaggio comprende un percorso ferroviario e marittimo, e non si intenda di ritirare il bagaglio nella località di transito di mare, si rilascerà *un unico buono comprendente anche il percorso marittimo.* Analogamente si procederà quando il percorso marittimo è intermedio fra due tratti ferroviari, e negli scali di transito non si effettuano fermate, o se ne effettua una sola, rilasciando in quest'ultimo caso un unico buono pel percorso diretto ferroviario-marittimo ed altro per quello ferroviario antecedente o susseguente alla fermata.

Se invece il viaggio viene compiuto per un tratto esclusivamente marittimo, o, comunque, si effettuano fermate in entrambi gli scali di transito, *non si rilasceranno buoni bagaglio per percorsi marittimi*, potendo il viaggiatore valersi della facoltà di cui all'art. 27 del Regolamento-Tariffe (1).

È fatta eccezione per gli agenti e loro congiunti che avessero titolo al trasporto gratuito del bagaglio per pesi superiori a quelli stabiliti per le rispettive classi dal suindicato art. 27 e intendessero valersi della concessione del buono bagaglio per l'intero peso loro spettante, nel quale caso verrà rilasciato il relativo buono in base al quale saranno esenti dal pagamento delle tasse relative ai pesi eccedenti e fino al raggiungimento del peso per cui è valido il buono stesso.

Detti buoni verranno ritirati dalle Agenzie marittime degli scali di partenza o dagli Uffici di bordo, e saranno uniti al rendiconto.

---

(1) Art. 27. — Ogni passeggiero ha diritto al trasporto gratuito (marittimo) del proprio bagaglio nella misura seguente: 1ª classe Kg. 100; 2ª classe Kg. 60; 3ª classe Kg. 40.

Digitized by Google

I portatori di biglietti serie A, As e B non sono soggetti al pagamento delle tasse di pontile; invece tali tasse sono applicabili pei portatori di serie C. Tutti indistintamente i viaggiatori muniti dei suindicati recapiti serie A, As, B e C dovranno poi provvedere a proprie spese all'imbarco o allo sbarco in quegli scali dove non si effettua approdo a mezzo di pontili, salvo a chiedere il rimborso di tali spese, quando si tratti di viaggi per motivi di servizio.

Tutto il personale delle ferrovie dello Stato e le rispettive famiglie viaggianti gratuitamente o a tariffa ridotta possono godere, a sensi dell'art. 6. del Regolamento di bordo, della riduzione del 25 % sui prezzi fissati nella tabella A del Regolamento medesimo, per le consumazioni di buffet, e nella tabella B per le colazioni, i pranzi a prezzo fisso o eventualmente alla carta.

Di massima, e salvo disposizioni speciali, la concessione di viaggiare sui piroscafi della navigazione dello Stato, con biglietti serie B e C è limitata al solo personale delle ferrovie dello Stato e a quello governativo di ispezione delle ferrovie concesse all'industria privata, ed alle rispettive famiglie (persone del 1°, 2° e 3° gruppo).

La facoltà di ottenere biglietti definitivi di passaggio in base ai recapiti serie A, As, B e C è subordinata alla condizione che vi siano posti disponibili.

II.

I biglietti serie *B°*, rilasciati per le famiglie degli onorevoli Senatori e Deputati sono valevoli per prendere imbarco di passaggio sui piroscafi della Navigazione dello Stato, e per tali viaggi dovranno osservarsi, tanto dalle Agenzie marittime o dagli Uffici di bordo, quanto dai portatori dei serie *B°*, le stesse norme stabilite per i biglietti serie *A* e *B*.

Avvertesi che sui biglietti serie *B°*, non figurerà l'indicazione « *via mare*», avendo i rispettivi portatori facoltà di percorrere tanto la via marittima, quanto la corrispondente via terrestre.

I biglietti serie *B°*, devono essere vidimati dall'Agenzia marittima o dall'Ufficio di bordo per la località ove il viaggiatore intende fermare, a meno che tale vidimazione — se trattasi di

Digitized by Google

viaggio preceduto da un percorso ferroviario — non sia stata già fatta direttamente da una stazione ferroviaria.

Le fermate possono effettuarsi anche negli scali intermedi ove approdano i piroscafi.

I portatori di biglietti serie B° non sono soggetti al pagamento delle tasse di pontile; devono invece provvedere a proprie spese all'imbarco o allo sbarco in quegli scali dove non si effettua approdo a mezzo di pontili; non hanno alcun diritto a riduzioni sul vitto.

Le disposizioni per le facilitazioni di viaggio alle famiglie degli on. Senatori e Deputati, contenute nel testo « Concessioni speciali trasporti militari per il servizio interno delle linee di Navigazione esercitate dallo Stato » sono annullate e rimangono quindi soppressi i comma 2, 3 e 4 della parte prima del testo suindicato.

III.

Le facilitazioni di viaggio ammesse pei giornalisti professionisti e per le loro famiglie pei viaggi sulle ferrovie dello Stato sono estese anche ai viaggi sulle linee della navigazione dello Stato.

I prezzi da applicarsi per tali viaggi risultano dall'allegato al fascicolo « *Concessioni speciali e trasporti militari pel servizio interno delle linee di Navigazione esercitate dallo Stato* — edizione *1° luglio 1910* » colonne « *Elettori politici* » pei giornalisti professionisti e colonne « *Concessioni speciali* » per le loro famiglie.

Nessuna riduzione è ammessa sulle tasse di pontile e neppure sul vitto.

a) *Viaggi in servizio interno marittimo.*

I giornalisti professionisti, muniti di tessera per il ribasso del 75 % sui viaggi ferroviari, possono prendere imbarco di passaggio sui piroscafi della Navigazione dello Stato presentando alle Agenzie marittime od agli Uffici di bordo, uno scontrino della loro tessera compilato esclusivamente per un viaggio di mare.

Le Agenzie marittime o gli Uffici di bordo, ritireranno lo

Digitized by Google

scontrino e rilasceranno un biglietto di imbarco modulo I-701 a prezzo ridotto del 75 % debitamente compilato in ogni sua parte.

Pei viaggi delle famiglie, saranno rilasciati biglietti di servizio serie *C*, verso presentazione dei quali le Agenzie marittime, o gli Uffici di bordo, si regoleranno come è stabilito dall'ultima parte del punto 3° del Capo 1° del presente Ordine di Servizio.

b) *Viaggi in servizio misto ferroviario marittimo.*

I giornalisti professionisti che desiderano effettuare un viaggio in servizio misto ferroviario–marittimo, saranno muniti, dietro loro domanda, a cura di questa Direzione generale, di due biglietti serie *D*, uno per il percorso ferroviario, e 'altro per il percorso marittimo.

Separati recapiti di serie *C* verranno pure rilasciati in simili casi alle loro famiglie.

Per l'uso di tali biglietti valgono le modalità stabilite pei serie *C* dalla 1ª parte del capo 1°, punto 3° del presente Ordine di Servizio, tenendo conto della diversa applicazione della tariffa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 162. (Servizio VIII).

Servizio cumulativo con la Società " Tramvie Vicentine „ per il trasporto viaggiatori, bagagli e cani.

(Vedi Ordine di Servizio N. 38-1904, ex Rete Adriatica).

A far luogo dal 1° luglio 1910 il servizio cumulativo con la Società « Tramvie Vicentine » per il trasporto viaggiatori, bagagli e cani, è limitato alla sola corrispondenza con Recoaro (Via Tavernelle) e in via normale, per il solo periodo dal primo maggio a tutto ottobre di ciascun anno.

Digitized by Google

Viaggiatori.

Le stazioni ammesse al servizio cumulativo con biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno, risultano — coi relativi prezzi e limitazioni — dall'unito prospetto.

Per il trasporto dei ragazzi fra i tre ed i sette anni, si rilasciano biglietti a metà prezzo, a percorso facoltativo, del modello conforme a quello adottato dalle Ferrovie dello Stato per il proprio servizio interno.

In aggiunta ai prezzi dei biglietti indicati nel detto prospetto, si devono riscuotere la tassa e sopratassa di bollo.

I biglietti sono dei colori normali in vigore sulle ferrovie dello Stato per il proprio servizio interno.

Non esistendo sulla Tramvia Tavernelle-Recoaro che vetture 1ª e di 2ª classe, i biglietti di 2ª e di 3ª classe sul percorso delle ferrovie dello Stato, sono valevoli per viaggiare rispettivamente in 1ª e 2ª classe sulla Tramvia.

Le esazioni suppletorie e le multe per cambiamento di classe, mancanza di biglietti, ecc., vengono riscosse dagli Agenti di ciascuna Amministrazione per il percorso rispettivo. Il personale di scorta al treno deve però darne avviso a quello del treno corrispondente od al Capo della stazione di Tavernelle, perchè sia provveduto alla regolarizzazione del viaggio per l'ulteriore percorso.

Invece dette esazioni suppletorie devono estendersi anche al percorso dell'altra Amministrazione, quando si tratti di viaggiatori provenienti da essa e risulti che il viaggio sulla medesima abbia avuto luogo nelle identiche condizioni che danno motivo all'esazione per il rimanente percorso.

Trasporto dei bagagli e dei cani.

Le stazioni ammesse al servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli e dei cani, sono le medesime abilitate a tale servizio per i viaggiatori.

La registrazione dei bagagli e dei cani si fa con la compilazione di un solo foglio di via, che scorta le spedizioni fino alla stazione destinataria.

Digitized by Google

Le relative tasse sono da computarsi separatamente per il percorso di ciascuna Amministrazione e con applicazione delle tasse minime seguenti:

Bagagli: Ferrovie Stato L. 0.70 per spedizione;
» Tramvia L. 1.00 per spedizione;
Cani: Ferrovie Stato L. 0.70 per spedizione;
» Tramvia L. 0.60 per capo.

Salve le dette tasse minime, le tasse da riscuotersi per il percorso della Tramvia, fra Tavernelle e Recoaro, sono da computarsi:

per i bagagli, sul prezzo di L. 17.50 per tonnellata, divisibile di 10 in 10 kg.;

per i cani, sul prezzo di L. 0.60 per capo,

e per il percorso sulle linee dello Stato in base alle Tariffe ordinarie vigenti.

Per il trasporto dei viaggiatori, bagagli e cani, resta quindi abrogato l'Ordine di Servizio N. 38-1904 dell'ex Rete Adriatica.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 163. (Servizi VII e X).

Visto dei Verificatori per i carri di derrate destinati all'estero.

(Vedi Ordini di Servizio N. 72 e 187/1909)

Si è stabilito che per i carri di derrate destinati all'estero il visto del Verificatore anzichè sul mod G-167 venga d'ora innanzi praticato sul mod. H-104, come per tutti gli altri carri; in conseguenza l'art. 45 dell'Ordine di Servizio N. 72-1909 deve essere dal seguente:

45. Ove si tratti di derrate destinate all'estero, mantenute ferme le disposizioni dell'Ordine di Servizio N. 187-1909 per ciò che concerne la visita preventiva del carro, il visto del Verificatore che ha eseguito tale visita dovrà farsi risultare sul

Digitized by Google

foglio di scorta (mod. H-104) com'è prescritto, per tutti i carri diretti all'estero, dal citato Ordine di Servizio.

Il V° capoverso dell'Ordine di Servizio N. 187-1909 resta pertanto abrogato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15, 26, 27, 28, 29, 34, ai Controllori del materiale ed ai Capi squadra alle merci.

Ordine di Servizio N. 164. (Servizi VII e XI).

Attivazione del doppio binario sul tratto Grosseto-Montepescali e soppressione del Raddoppio Roselle.

Dalle ore 12 del giorno 6 luglio 1910 viene attivato il doppio binario sul tratto Grosseto-Montepescali della linea Roma-Pisa, sopprimendosi in pari tempo il Raddoppio Roselle compreso nel tratto medesimo.

Il disco girevole di 2ª categoria di Grosseto, verso Montepescali, e quello di Montepescali verso Grosseto, si trovano ora a sinistra dei treni cui comandano e alla distanza rispettivamente di m. 1115 e m. 960 dall'asse dei corrispondenti F. V.

Le Divisioni interessate daranno in tempo opportuno le disposizioni di competenza per tale attivazione.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9, 16, 17, 30 e 33 del Compartimento di Firenze.

Ordine di Servizio N. 165. (Servizio VII).

Trasformazione in stazione del raddoppio di « Gaifana » e sua abilitazione al servizio viaggiatori, bagagli e cani.

(Vedi Ordine di Servizio N. 291-1909).

Il raddoppio di *Gaifana*, sulla linea Roma-Ancona, attualmente aperto all'esercizio per uso esclusivo del movimento, a datare dal 10 luglio 1910, viene trasformato in stazione, con l'asse del F. V. al Km. 194 + 796 (da Roma).

Digitized by Google

Tale stazione viene ammessa, dalla stessa data, al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani.

In relazione a quanto sopra, sono da introdursi nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di servizio 1° maggio 1910 (Parte Seconda) » e nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » le aggiunte di cui all'allegato A al presente Ordine di Servizio.

Inoltre il nome della stazione di *Gaifana* e le indicazioni relative all'instradamento ed alla distanza debbono essere aggiunte a pagina 23 del « Prontuario manoscritto delle distanze chilometriche » in uso nelle gestioni viaggiatori e bagagli, fra Gagliole (Casa Cantoniera) e Galati.

Le stazioni delle linee Roma-Ancona e Terontola-Foligno possono rilevare le distanze per *Gaifana* dalla tabella polimetrica N. 74 del menzionato « Prontuario Generale ».

Le altre stazioni possono formare le distanze per *Gaifana* aggiungendo Km. 10 a quella di Nocera Umbra oppure Km. 7 a quella di Gualdo Tadino scegliendo la distanza che dal confronto risulta più breve.

L'instradamento da esporsi per *Gaifana* è quello della stazione che ha servito a formare la distanza.

Per le scritture concernenti le gestioni, valgono le disposizioni contenute nelle « Norme » diramate con l'Ordine di servizio N. 160-1909.

La stazione di *Gaifana* effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa Compartimentale di Ancona colla periodicità cinquinale e quindi il nome della stazione stessa è da indicarsi nel prospetto del Compartimento di Ancona allegato all'Ordine di Servizio N. 275-1908, con la lettera D.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 166. (SERVIZIO VII).

Servizio merci a Roma S. Paolo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 81-1907).

La stazione di Roma S. Paolo è stata ammessa ad effettuare ed a ricevere i trasporti a carro completo o da considerarsi come tali, rispettivamente in provenienza e in destinazione dello stabilimento della Ditta Vitali Domenico e C., avente l'uso comune del binario di raccordo della Società prodotti chimici, colla e concimi.

Di conseguenza, la nota N. (10) in calce alla pagina 80 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche (edizione 1º luglio 1908) deve essere sostituita dalla seguente:

« (10) Ammessa ad effettuare ed a ricevere trasporti di « merci a carro completo o da considerarsi come tali, per conto « della Ditta Marotti e Frontini, della Società dei prodotti chi- « mici, colla e concimi, della Società Italiana dei molini e pa- « nifici Antonio Biondi, della Società Italo-Americana pel pe- « trolio e della Ditta Vitali Domenico e C. — Sono vietate le « spedizioni per Roma Termini quando la stazione di originaria « provenienza non sia ammessa a spedire direttamente per « Roma Termini ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 167. (SERVIZIO VIII).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo fra il continente e le isole d'Elba, Capraia e Pianosa.

(Vedi Ordine di Servizio N. 35-1904 ex Rete Adriatica ed Istruzione N. 17-1904 ex Rete Mediterranea).

Col 1° luglio 1910 essendo soppressa la corrispondenza marittima fra Civitavecchia e le isole dell' Arcipelago toscano, viene conseguentemente soppresso, per il servizio cumulativo ferroviario-marittimo fra il continente e le isole d' Elba, Capraia e Pianosa, il transito di Civitavecchia.

Digitized by Google

Pertanto, i trasporti a grande velocità da e per Portoferraio, oltre che pel transito normale di Piombino, possono essere instradati, dietro domanda del mittente esposta sulla richiesta di spedizione, per il solo transito facoltativo di Livorno.

I trasporti invece a piccola velocità accelerata ed ordinaria da e per Portoferraio e quelli a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria da e per Campo (Marina di), Marciana Marina, Portolongone, Rio Marina, Capraia e Pianosa devono essere indistintamente appoggiati al transito di Livorno.

Per tutto il resto rimangono ferme fino a nuovo avviso, per il servizio cumulativo di cui si tratta, le disposizioni attualmente in vigore.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 168. (Servizio II e VIII).

Pareggio degli indennizzi e regolamento di conti colle Ferrovie corrispondenti italiane ed estere.

Al fine di seguire per il pareggio degli indennizzi e delle partite estranee al traffico sui trasporti in servizio cumulativo internazionale un procedimento in rigorosa applicazione della convenzione andata in vigore col 1° Luglio 1907 e del regolamento di contabilità fra le Amministrazioni facenti parte del gruppo di liquidazione Anglo-Franco-Belga-Olandese-Svizzero-Austro Ungarico-Italiano si stabilisce quanto appresso:

La trattazione e liquidazione delle vertenze commerciali riguardanti trasporti in servizio internazionale colle Amministrazioni estere sono affidate alle Divisioni del Movimento e Traf-

Digitized by Google

fico della Rete dello Stato, secondo la competenza, determinata dalla stazione d'arrivo, di partenza o di transito (per il servizio colle Amministrazioni italiane secondarie) dei trasporti stessi.

Per procedere alla ripartizione degli indennizzi derivanti da siffatte vertenze, ogni qualvolta occorra, caso per caso, a mezzo di apposito formulario, le Divisioni del Movimento e Traffico si rivolgeranno all'Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti in Firenze (Servizio Centrale VIII), per conoscere la percorrenza totale chilometrica dei singoli trasporti ripartitamente per le varie amministrazioni interessate secondo l'itinerario effettivamente seguito. A siffatte richieste deve sempre essere allegata la lettera di vettura presentata col reclamo.

Gli Uffici interessati per la sistemazione contabile delle partite di debito e di credito delle Ferrovie italiane dello Stato per quote d'indennizzi colle ferrovie estere devono trattare:

per il Servizio italo-francese (via Modane e Ventimiglia) coll'Ufficio 2° della 5ª Divisione del Servizio per l'esercizio delle ferrovie P. L. M. in Parigi;

per il Servizio italo-svizzero (via Chiasso Luino e Domodossola) coll'Ufficio Contenzioso delle Ferrovie Federali svizzere in Berna;

per il Servizio italo-germanico (via Gottardo) coll'Ufficio Centrale di Liquidazione di Strasburgo;

per il Servizio italo-germanico (via Brennero e Pontebba) coll'Ufficio Centrale di Liquidazione di Weiden;

per il Servizio italo-belga coll'Ufficio Centrale di compensazione di Bruxelles;

per il Servizio italo-austro-ungarico (via Peri e Cormons) colla Direzione Commerciale delle Ferrovie Meridionali Austriache in Vienna;

per il Servizio italo-austro-ungarico (via Pontebba) colle singole Direzioni interessate delle Ferrovie Austriache dello Stato;

per il Servizio italo-ungherese (Via $\frac{\text{Ancona}}{\text{Venezia}}$—Fiume) colla Direzione delle Ferrovie Ungheresi dello Stato in Budapest.

Digitized by Google

Servizio italo-francese

(Via Modane e Ventimiglia)

Art. 1.

Quote a debito delle Ferrovie Francesi.

I. — *Indennizzi da ripartirsi al prorata chilometrico.*

Le Divisioni Movimento e Traffico a mezzo dei Mod. *H*-199 fanno le pratiche occorrenti coll' Ufficio II della 5ª Divisione del Servizio per l' esercizio delle Ferrovie P. L. M. in Parigi per ottenere l'autorizzazione di dar loro debito degl'indennizzi o quote d'indennizzi facenti carico alle Ferrovie Francesi interessate.

I moduli *H*-199, debitamente accettati, vengono trasmessi con Mod. *S*-60 al Servizio Centrale II il quale provvede nelle forme stabilite dal Regolamento 1° ottobre 1886 all' addebito alle Ferrovie P. L. M. delle quote facenti carico alle Ferrovie Francesi, redigendo distinte mensili per ogni Amministrazione interessata con l' indicazione degli estremi di tutte le partite e coll'importo per ciascuna addebitata.

II — *Passività formanti oggetto di riprese isolate.*

Le Divisioni Movimento e Traffico prendono preventivi accordi colle Ferrovie P. L. M. per far accettare l'addebito di tali passività e, ottenuto il benestare, ne informano con lettera il Servizio Centrale II citando nella lettera stessa gli estremi della ricevuta autorizzazione di addebito. Detto Servizio nei modi stabiliti dal Regolamento indicato al punto 1°, provvede all'addebito alle Ferrovie P. L. M. a mezzo di ripresa. Mensilmente il servizio Centrale II trasmette alle indicate Ferrovie tali riprese riassunte in una distinta (Bordereau).

Art. 2.

Tutte le partite di debito delle Ferrovie Francesi, state notificate *nel mese* al Servizio Centrale II dalle Divisioni

Digitized by Google

Movimento e Traffico, vengono inscritte da queste ultime nell'Elenco Mod. *B*-206, che allegano al Mandato d'ordine col quale regolarizzano il relativo importo complessivo a debito del Conto 111 di spesa « Ferrovie P. L. M. » ed a credito del Conto d'entrata 24 C.

Il Mandato dev'essere rimesso dalle Divisioni Movimento e Traffico alla rispettiva Ragioneria previo riporto dei relativi estremi nell'apposita finca della parte « Liquidazione della passività » dei Mod. *B*-103, nei quali figurano le corrispondenti partite.

Le Ragionerie Compartimentali, dopo gli accertamenti di competenza, trasmettono tale Mod. *B*-206 al Servizio Centrale II per gli opportuni riscontri colle sue prenotazioni e col prospetto restituito accettato dalle Ferrovie P. L. M.

Art. 3.

Quote a credito delle Ferrovie Francesi.

I. — *Indennizzi da ripartirsi al prorata chilometrico.*

Le Divisioni Movimento e Traffico alle quali l'Ufficio 2° della 5ª Divisione del Servizio per l'esercizio delle Ferrovie P. L. M. sottopongono le proposte di addebito, accordano al medesimo, dopo gli opportuni riscontri, le necessarie autorizzazioni, informandone *contemporaneamente* il Servizio Centrale II con lettera Mod. *B*-208, nella quale indicano gli estremi dell'autorizzazione data.

Il detto Ufficio della P. L. M. in base alle ricevute autorizzazioni di addebito, compila mensilmente un prospetto che trasmette, al Servizio Centrale II il quale, accerta che le inscrittevi partite gli furono a suo tempo notificate dalle Divisioni Movimento e Traffico.

Ciascuna Divisione Movimento e Traffico, di volta in volta che autorizza un addebito e ne dà partecipazione al Servizio Centrale II; inscrive corrispondente partita nell' Elenco Modulo *B*-207 da compilarsi in duplo e da chiudersi alla fine d'ogni mese, contabilizzandone l'importo complessivo a credito del Conto 83 di entrata « Ferrovie P. L. M. » ed a debito del

Digitized by Google

Conto di spesa 6 B-7, con Mandato d'ordine al quale deve allegarsi un esemplare di detto Elenco. Le Ragionerie Compartimentali, dopo gli accertamenti di competenza, trasmettono al Servizio Centrale II il Mod. *B*-207 per gli opportuni riscontri colle sue prenotazioni e col Prospetto ricevuto dalle Ferrovie P. L. M.

Le Ragionerie devono per altro riportare gli estremi degli Elenchi Mod. *B*-207 su apposito registro, onde curare che le Divisioni Movimento e Traffico presentino loro il secondo esemplare degli Elenchi completati nella parte « Liquidazione della passività ».

II. — *Passività formanti oggetto di riprese isolate.*

Tali passività vengono dalle Ferrovie P. L. M. notificate al Servizio Centrale II, il quale ne accetta il debito e ne dà comunicazione, cogli eventuali documenti d'appoggio, alla Divisioni Movimento e Traffico, che debbono dichiarare se la ripresa sia da accettarsi o no, indicando in quest'ultimo caso le ragioni per le quali si possa eseguire corrispondente controripresa a pareggio.

Art. 4.

Pareggio dei saldi.

Il Servizio Centrale II compila la Ricapitolazione mensile degli indennizzi e delle riprese a credito delle Ferrovie P. L. M., rivede la ricapitolazione compilata da dette Ferrovie per le corrispondenti partite di credito delle Ferrovie dello Stato, e provvede alla formazione del Conto Corrente da inviarsi alle Ferrovie P. L. M. per l'accettazione, comprendendovi le recapitolazioni degli articoli speciali per partite inerenti al traffico che dovranno essere compilati dai Controlli e rimessi al Servizio stesso dall'Ufficio contabilità riassuntiva dei prodotti. Ottenuto il benestare, il citato Servizio provvede al pareggio del relativo saldo mediante mandato di pagamento o di introito rispettivamente a debito od a credito del Conto 111 di spesa od 83 di entrata secondo che si tratta di saldo creditore o debitore delle ripetute Ferrovie P. L. M.

Digitized by Google

Art. 5.

Per gli indennizzi riguardanti i trasporti da e per la Francia in transito per la Svizzera (via Domodossola, Luino e Chiasso) le regolarizzazioni relative avvengono pel tramite delle Ferrovie Federali Svizzere, nel modo indicato nei seguenti articoli 6, 7 e 8.

Servizio italo-svizzero.

(via Chiasso, Luino e Domodossola)

Art. 6.

Quote a debito delle Ferrovie Svizzere.

Le Divisioni Movimento e Traffico a mezzo del Mod. *H*-199 fanno le pratiche occorrenti coll' Ufficio del Contenzioso delle Ferrovie Federali Svizzere in Berna per ottenere l'autorizzazione di dar debito degli indennizzi o quote di indennizzi facenti carico alle Ferrovie Svizzere.

I moduli *H*-199 debitamente accettati vengono trasmessi con Mod. S-60 al Servizio Centrale II, il quale compila, ed entro il 15 d'ogni mese spedisce per l'accettazione al predetto Ufficio delle Ferrovie Federali, il prospetto in duplo, comprendente tutte le partite incluse nei mod. H-199 pervenuti dalle Divisioni Movimento e Traffico nel mese precedente

Il detto ufficio restituisce al Servizio Centrale II col visto di accettazione un esemplare del sovra cennato prospetto.

Tutte le partite di debito delle Ferrovie Svizzere, state notificate *nel mese* al Servizio Centrale II dalle Divisioni Movimento e Traffico, vengono inscritte da queste ultime nell'Elenco Mod. *B*-206, che allegano al Mandato d'ordine col quale regolarizzano il relativo importo complessivo a debito del Conto 111 di spesa « Ferrovie Federali Svizzere » ed a credito del Conto d'entrata 24 C.

Tale Mandato dev'essere rimesso dalle Divisioni Movimento e Traffico alla rispettiva Ragioneria, previo riporto dei relativi

Digitized by Google

estremi nell'apposita finca della parte « Liquidazione della passività » dei Mod. *B*-103, nei quali figurano le corrispondenti partite.

Le Ragionerie Compartimentali, dopo gli accertamenti di competenza, trasmettono tale Mod. *B*-206 al Servizio Centrale II per gli opportuni riscontri colle sue prenotazioni e col prospetto restituito accettato dalle Ferrovie Federali Svizzere.

Art. 7.

Quote a credito delle Ferrovie Svizzere.

Le Divisioni Movimento e Traffico alle quali l'Ufficio del Contenzioso delle Ferrovie Federali Svizzere sottopone le proposte di addebito, accordano al medesimo, dopo gli opportuni riscontri, le necessarie autorizzazioni, informandone *contemporaneamente* il Servizio Centrale II con lettera Mod. *B*-208, nella quale indicano gli estremi dell'autorizzazione data.

L'Ufficio Contenzioso delle Ferrovie Federali Svizzere in base alle ricevute autorizzazioni di addebito, compila mensilmente un prospetto che trasmette, in duplo, al Servizio Centrale II il quale, accertato che le inscrittevi partite gli furono a suo tempo notificate dalle Divisioni Movimento e Traffico, restituisce al precitato Ufficio col visto di accettazione, un esemplare del Prospetto stesso.

Ciascuna Divisione Movimento e Traffico, di volta in volta che autorizza un addebito e ne dà partecipazione al Servizio Centrale II, inscrive corrispondente partita nell'Elenco Mod. *B*-207 da compilarsi in duplo e da chiudersi alla fine d'ogni mese, contabilizzandone l'importo complessivo a credito del Conto 83 di entrata « Ferrovie Federali Svizzere » ed a debito del Conto di spesa 6 B-7, con Mandato d'ordine al quale deve allegarsi un esemplare di detto Elenco. Le Ragionerie Compartimentali, dopo gli accertamenti di competenza, trasmettono al Servizio Centrale II il Mod. B-207 per gli opportuni riscontri colle sue prenotazioni e col Prospetto ricevuto dalle Ferrovie Federali Svizzere.

Le Ragionerie stesse devono per altro riportare gli estremi di detti Elenchi Mod. *B*-207 su apposito registro, onde curare

Digitized by Google

che le rispettive Divisioni Movimento e Traffico presentino loro il secondo esemplare di tali Elenchi completato nella parte « Liquidazione della passività ».

Art. 8.

Pareggio dei saldi.

L'importo totale dei due Prospetti mensili compilati, l'uno dal Servizio Centrale II, l'altro dalle Ferrovie Federali Svizzere, viene da queste ultime compreso nella ricapitolazione delle partite estranee al traffico, che trasmettono al Servizio precitato: questo emette i relativi Mandati di pagamento o d'introito rispettivamente con imputazione ai Conti 111 di spesa ed 83 di entrata – « Ferrovie Federali Svizzere ».

Servizio italo-germanico.

I. — **Trasporti in transito per la Svizzera.**

Art. 9.

Quote a debito delle Ferrovie Estere.

Le Divisioni Movimento e Traffico provvedono per la definizione delle relative pratiche, sia colle Ferrovie estere interessate, sia coll'Ufficio di Liquidazione di Strasburgo, il quale deve indicare sui Mod. *H*-199 gli estremi dei Prospetti mensili di pareggio nei quali figureranno le corrispondenti partite a credito delle Ferrovie dello Stato.

Tali Mod. *H*-199 debbono essere trasmessi con Mod. *S*-60 dalle precitate Divisioni Movimento e Traffico al Servizio Centrale II, il quale riporta gli estremi delle partite su apposito registro, in attesa di ricevere dal predetto Ufficio di Liquidazione i Prospetti di pareggio di cui agli art. 11 e 12.

Tutte le partite di debito delle Ferrovie estere, da pareggiarsi a mezzo dei detti prospetti mensili e da segnalarsi, come è detto sopra, al Servizio Centrale II, debbono essere inscritte

Digitized by Google

dalle singole Divisioni Movimento e Traffico, pure mese per mese, nell'Elenco Mod. *B*-206, che trasmettono alla rispettiva Ragioneria allegato al mandato d'ordine col quale regolarizzano l'ammontare complessivo delle compresevi partite a debito del Conto 111 di spesa « *Ferrovie Federali Svizzere* » ed a credito del Conto d'entrata 24 C.

Gli estremi di tale Mandato vengono esposti dalle rispettive Divisioni Movimento e Traffico nell'apposita finca della parte « Liquidazione della passività » degli Elenchi Mod. *B*-103 comprendente i relativi indennizzi; e le Ragionerie Compartimentali, dopo gli accertamenti di competenza, trasmettono gli Elenchi *B*-206 al Servizio Centrale II per gli opportuni confronti colle sue prenotazioni e per accertare l'avvenuto pareggio.

Art. 10.

Quote a credito delle Ferrovie Estere.

In base alle comunicazioni loro fatte dalle Ferrovie estere interessate, ed accertato che le proposte quote di concorso delle Ferrovie dello Stato possono essere accettate, le Divisioni Movimento e Traffico aderiscono all'addebito e ne dànno partecipazione con lettera Mod. B 208 al Servizio Centrale II, che li trascrive su apposito registro, in attesa di accertarne l'addebito nei Prospetti di pareggio di cui agli articoli 11 e 12.

Tutte le partite di debito delle Ferrovie dello Stato, da pareggiarsi a mezzo dei detti Prospetti mensili, sono da inscriversi dalle Divisioni Movimento e Traffico, mese per mese, nell'Elenco *B*-207, che compilano in duplo e trasmettono alla rispettiva Ragioneria allegato al Mandato d'ordine, col quale regolarizzano l'importo complessivo delle compresevi partite a credito del Conto 83 d'entrata - « *Ferrovie Federali Svizzere* » - ed a debito del conto di spesa 6 *B* 7.

Le Ragionerie Compartimentali inviano il Mod. *B*-207, al Servizio Centrale II, per gli opportuni riscontri colle sue prenotazioni e per l'accertamento del pareggio; indi si regolano come è detto all'ultimo alinea dell'art. 7.

Digitized by Google

Art. 11.

Pareggio dei saldi.

Le Ferrovie Federali Svizzere segnalano al Servizio Centrale II, a mezzo di Ricapitolazione mensile analoga a quella di cui all'Art. 8, il saldo risultante dai Prospetti mensili compilati dall' Ufficio di Liquidazione di Strasburgo e da quelli quindicinali (*Relevés*) compilati dall'Ufficio di compensazione di Bruxelles, perchè disponga, verso di esse, nel relativo pareggio; il detto Servizio provvede all'uopo, con Mandato che assegna, secondo competenza, al Conto **111** di spesa od 83 di entrata - « *Ferrovie Federali Svizzere* ».

Siccome in detti prospetti sono pure comprese partite inerenti al traffico, così il Servizio Centrale II farà un'estratto di quest'ultime e lo invierà all' Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti in Firenze per le verifiche e regolarizzazioni di sua competenza.

II. — Trasporti in transito per l'Austria.

Art. 12.

Quote a debito ed a credito e pareggio dei saldi.

Gli indennizzi di cui si tratta vengono regolarizzati dalle Divisioni Movimento e Traffico, seguendo le stesse modalità di cui ai precedenti Articoli 9, 10 e 11 tanto nei rapporti colle Ferrovie estere, quanto in quelli coll'Ufficio di Liquidazione di Weiden, restando inteso che le scritturazioni d'ordine dovranno essere eseguite, secondo competenza, al Conto 111 di spesa od 83 di entrata - « *Ferrovie Meridionali Austriache* ».

Al regolamento del saldo risultante dai Prospetti di pareggio compilati dal detto Ufficio di Liquidazione, provvede, verso le Ferrovie Meridionali Austriache, il Servizio Centrale II mediante Mandati da imputarsi, inversamente, ai Conti predetti.

Detto Servizio Centrale II trasmetterà un elenco delle partite inerenti al traffico all' Ufficio contabilità riassuntiva dei prodotti in Firenze per le verifiche e regolarizzazioni di sua competenza.

Digitized by Google

Servizio Italo-Belga ed oltre.

Art. 13.

Quote a debito ed a credito e pareggio dei saldi.

I - Indennizzi su trasporti da o per le Ferrovie Belghe per la via esclusivamente Franco-Svizzera (T° Vallorbe o Delle).

II - Indennizzi su trasporti da o per le Ferrovie Belghe via Alsazia-Lorena o su trasporti da o per altre Ferrovie al Nord del Belgio, via Franco Svizzera o via Svizzero-Germanica.

Nel caso I) gli addebiti e gli accrediti avvengono a mezzo delle Ferrovie Federali Svizzere secondo le norme tracciate per il servizio Italo-Svizzero (Art. 6 - 7 e 8).

Nel caso II) gli addebiti e gli accrediti avvengono a mezzo dell'Ufficio di Compensazione di Bruxelles come in appresso:

a) - Addebiti alle Ferrovie estere

I Mod. H. 199 pervenuti di ritorno alle Divisioni Movimento e Traffico colla dichiarazione di accettazione del debito della quota-parte di ognuna delle Amministrazioni interessate, vengono dalle Divisioni predette trasmessi coll' accompagnatoria S. 60 al Servizio Centrale II, il quale invia quindicinalmente a ciascuna delle Amministrazioni interessate una dettagliata dimostrazione (*relevé*) delle quote di addebito da esse accettate negli H. 199. Al tempo stesso trasmette all'Ufficio Centrale di Compensazione di Bruxelles un *relevé* pure quindicinale, riassuntivo, e cioè coll'indicazione in un'unica cifra per Amministrazione, del debito che le spetta.

Per quanto riguarda la contabilizzazione valgono le disposizioni di cui all'Art. 9.

b) - Accrediti alle Ferrovie estere.

Le Divisioni del Movimento e Traffico dopo aver ritornata all'Amministrazione liquidatrice dell' indennizzo la lettera circolare da essa emessa per la ripartizione della passività colla dichiarazione di accettazione del debito della quota spettante alle Ferrovie Italiane, ne danno partecipazione col mod. B 208 al Servizio Centrale II che lo trascrive su apposito registro in

Digitized by Google

attesa di accertarne l'addebito nei *relevés* che quindicinalmente ogni Amministrazione interessata deve inviargli.

Per quanto riguarda la contabilizzazione valgono le disposizioni di cui all'Art. 10.

Il pareggio dei saldi avviene colle Ferrovie Federali Svizzere a mezzo della ricapitolazione di cui all'Art. 11.

Art. 14.

Partite comprese nei Prospetti di pareggio degli uffici di Liquidazione di Strasburgo e Weiden e nei Relevés dell' Ufficio di Compensazione di Bruxelles non costituenti indennizzi per vertenze commerciali.

I Servizi e le Divisioni Compartimentali ogni qualvolta concordano l' iscrizione nei prospetti di pareggio degli Uffici di Liquidazione di Strasburgo e di Weiden, e nei *Relevés* dell'Ufficio di Compensazione di Bruxelles, di partite sia a debito che a credito delle Ferrovie Italiane non costituenti indennizzi per vertenze commerciali, come noli, avarìe veicoli, ecc. devono darne partecipazione al Servizio Centrale II con mod. *B*-209 indicando gli estremi del mandato d' ordine col quale il relativo importo fu assegnato al conto 111 di spesa od 83 di entrata « Ferrovie Federali Svizzere », oppure « Ferrovie Meridionali Austriache », secondo che si tratti rispettivamente degli Uffici di Strasburgo e di Bruxelles o di quello di Weiden.

Il Servizio C. II per quanto riguarda le partite inscritte nei prospetti di pareggio di Strasburgo e di Weiden si regola nei modi stabiliti per gli indennizzi negli articoli da 9 a 11, mentre per quanto concerne le partite da compensarsi dal'Ufficio di Bruxelles provvede alla notificazione del credito delle F. F. estere interessate inviando alle medesime i *relevés* quindicinali come è detto all'art. precedente.

I Controlli di Firenze e di Torino debbono partecipare all'Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti in Firenze le partite delle quali concordano l' inscrizione nei prospetti e *Relevés* di cui sopra per rimborsi ed altri titoli attinenti al traffico, indicando gli estremi della lettera d'autorizzazione e quelli del prospetto mensile delle regolarizzazioni nel quale le partite vennero scritturate.

Digitized by Google

Servizio Italo-Austro-Ungarico.

(Via Peri, Cormons e Pontebba).

Art. 15.

Quote a debito ed a credito e pareggio dei saldi.

Per la trattazione delle relative pratiche, le Divisioni del Movimento e Traffico si rivolgono alla Direzione Commerciale delle Ferrovie Meridionali Austriache in Vienna od alle Direzioni interessate delle Ferrovie Austriache dello Stato, secondo che si tratta di trasporti transitati, rispettivamente, da Peri e da Cormons, oppure da Pontebba; e, di mano in mano che esse hanno ricevuta dalle Ferrovie interessate l'autorizzazione di addebito, o che, a loro volta, l'hanno accordata per le somme dovute dalle Ferrovie Italiane, ne informano il Servizio Centrale II, con Mod. *H*-199 accompagnato col Mod. *S*-60 se trattasi di addebiti o con lettera Mod. *B*-208 se trattasi di accrediti alle Ferrovie Austriache.

Tutte le partite di debito, state reciprocamente autorizzate, debbono essere riportate dalle Divisioni Movimento e Traffico, mese per mese, negli Elenchi Mod. *B*-206 e *B*-207, da compilarsi, il primo, in simplo e l'altro in duplo: ed, in ogni caso, separatamente per le Ferrovie Meridionali Austriache ed Austriache dello Stato.

L'importo complessivo di ciascuno di tali Elenchi viene dalle Divisioni Movimento e Traffico imputato al Conto 111 di spesa od 83 di entrata - « *Ferrovie Meridionali Austriache* » o « *Ferrovie Austriache dello Stato* », a seconda del caso, con Mandato d'ordine che, corredato di un esemplare dei relativi elenchi Mod. *B*-206 e *B*-207, trasmettono alla rispettiva Ragioneria. Questa invia, a sua volta, i sovraccennati Elenchi Mod. B-206 e B-207, al Servizio Centrale II per gli opportuni riscontri colle prenotazioni fatte in base alle ricevute partecipazioni.

Prima di licenziare gli Elenchi Mod. *B*-206, le Divisioni Movimento e Traffico riportano gli estremi del relativo Man-

Digitized by Google

dato d'ordine nell'apposita finca nella parte « Liquidazione della passività » del Mod. *B*-103 nel quale figurano le corrispondenti passività; e le Ragionerie Compartimentali, prima di privarsi degli Elenchi Mod. *B*-207 ne riportano gli estremi su apposito registro, onde curare che le rispettive Divisioni del Traffico presentino loro il secondo esemplare degli Elenchi stessi, completato nella parte « Liquidazione della passività ».

Per le partite di cui si tratta il Servizio Centrale II, compila appositi Conti correnti nei quali oltre gli indennizzi troveranno sede anche la partite estranee al traffico e di tali conti si procura l'accettazione da parte dell'Amministrazione estera interessata.

Per il pareggio del saldo del Conto interessante le Ferrovie Meridionali Austriache, il Servizio Centrale II emette apposito Mandato di pagamento o d'introito, a secondo del caso.

Per il saldo del conto colle Ferrovie Austriache dello Stato che deve essere compreso nella liquidazione del transito di Pontebba, il Servizio Centrale II quando il saldo è a debito delle Ferrovie Italiane, riceve dalle Ferrovie Austriache dello Stato un'articolo speciale in due esemplari, uno dei quali da restituirsi accettato, l'altro da inviarsi all'Ufficio Contabilità Riassuntiva dei Prodotti in Firenze (Servizio Centrale VIII). Se invece il saldo è a credito delle Ferrovie Italiane, il Servizio Centrale II compila a sua volta ed invia in doppio esemplare alle Ferrovie debitrici l'articolo speciale e rimette a suo tempo l'esemplare ricevuto di ritorno accettato al predetto Ufficio di Contabilità il quale provvede perchè detto transito lo includa nel conto corrente di prossima chiusura. L'importo di detto saldo sarà regolato coi mandati di pagamento o d'introito emessi pei trasporti in servizio cumulativo dal detto Ufficio Contabilità a debito od a credito, per queste partite, rispettivamente del conto 111 di spesa e 83 di entrata - « Ferrovie Austriache dello Stato ».

Digitized by Google

Servizio Italo-Ungherese.

(Via Venezia-Fiume o via Ancona-Fiume)

Art. 16.

Quote a debito ed a credito e pareggio dei saldi.

Gli addebiti e gli accrediti previamente concordati colla Direzione delle Ferrovie Ungheresi dello Stato in Budapest hanno luogo a mezzo del Servizio Centrale II al quale le Divisioni Movimento e Traffico fanno di volta in volta le oppurtune partecipazioni, col Mod. *H*-199 accompagnato dai Mod. *S*-60 se trattasi di addebito, o con Mod. *B*-208, se trattasi di accredito, e contabilizzano le partite con mandati d'ordine a debito od a credito rispettivamente del Conto 111 di spesa e 83 di di entrata - « *Ferrovie Ungheresi dello Stato* ».

Pel pareggio, si segue la procedura indicata pei trasporti in servizio cumulativo Italo-Austro-Ungarico: lo scambio dei conti avverrà colla preindicata Direzione delle Ferrovie Ungheresi dello Stato in Budapest.

Servizio colle poste Svizzere.

Art. 17.

Quote a debito ed a credito e loro pareggio.

La sistemazione delle vertenze fra le Divisioni Movimento e Traffico e la Direzione delle Poste Svizzere in Bellinzona avviene a mezzo di riprese da accettarsi di volta in volta, e da pareggiarsi colle stesse norme che si seguono per le riprese scambiate colle Ferrovie Secondarie italiane.

Digitized by Google

Servizio cumulativo italiano.

Art. 18.

Liquidazione indennizzi — Quote a debito ed a credito e loro pareggio.

Alla trattazione e liquidazione delle vertenze relative ai trasporti in servizio cumulativo italiano (Ferrovie Secondarie, laghi, ecc.) provvedono le Divisioni del Movimento e Traffico, o, dove esistono, le Sezioni di Movimento e Traffico, nei limiti, per queste, della competenza fissata dal comma K dell'art. 14 dell'Ordine Generale 12-1908.

Il pareggio degli indennizzi o quote d'indennizzo su detti trasporti avviene a mezzo rivalsa fra le Stazioni, da autorizzarsi di volta in volta dai competenti Uffici.

Art. 19.

Indennizzi interessanti le Ferrovie estere e le cessate gestioni R. M., R. A. Meridionale e Sicula.

Nulla è innovato per quanto riguarda la trattazione e contabilizzazione di tali indennizzi e quindi le Divisioni Movimento e Traffico continueranno a rivolgersi agli Uffici coi quali hanno avuto finora relazione.

Art. 20.

Partite non costituenti indennizzi, da regolarsi a mezzo dei Conti correnti generali colle Ferrovie corrispondenti italiane ed estere.

Oltrechè nei riguardi delle Ferrovie Meridionali Austriache e Austriache dello Stato di cui al precedente art. 15 il Servizio Centrale II provvede anche alla compilazione ed accettazione dei Conti correnti per operazioni estranee al traffico, ferme restando tutte le norme e modalità vigenti in proposito secondo gli accordi intervenuti colle varie Amministrazioni interessate.

Digitized by Google

In detti conti correnti vengono comprese partite di varia natura, e più specialmente pei titoli di cui appresso:

a) spese di esercizio ed interessi di capitale delle stazioni e dei tronchi comuni;

b) noli veicoli in servizio cumulativo;

c) tassa erariale rispettivamente di spettanza degli Stati Italiano e Francese sui trasporti eseguiti sui tronchi Ventimiglia-Confine e Modane-Confine, nonchè le relative quote di pedaggio;

d) prestazioni diverse, fatte da una Amministrazione per conto dell'altra, quali ad esempio: prestazioni di personale, fornitura di gaz, olio, stampati, condotta di treni, avarie veicoli, smarrimento attrezzi di dotazione dei carri, ecc.

I Servizi e le Divisioni, tosto accordata o ricevuta l'autorizzazione per l'inscrizione di consimili partite in conto corrente con le Ferrovie estere, o colle Secondarie italiane, fanno luogo alle relative scritture con Mandato d'ordine, a credito o a debito del Conto 83 di entrata o del Conto 111 di spesa - *Ferrovie rispettivamente debitrici o creditrici* - per quanto riguarda le secondarie e per quelle estere a mezzo delle Amministrazioni di contatto, e cioè: Ferrovie P. L. M., Federali Svizzere, Meridionali Austriache e Austriache dello Stato ed eventualmente anche delle Ferrovie Ungheresi dello Stato ed al tempo stesso comunicano con la lettera Mod. *B*-209 al Servizio Centrale II gli estremi della partita, quelli della lettera di accettazione del debito, e quelli dell'emessa contabilità.

Tale procedimento deve essere seguìto anche per le partite che non siano state più sopra tassativamente specificate e che debbano pure essere comprese nei Conti correnti di cui si tratta, rimanendo sempre a carico degli Uffici che accendono le partite al suindicato Conto di renderne informato, il Servizio Centrale II con Mod. *B*-209.

Il presente entra in vigore col 1° agosto 1910 ed annulla e sostituisce l'Ordine di Servizio N. 192-1909.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 169. (SERVIZIO VIII).

Tariffa locale N. 601 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 117-1910).

Col 15 luglio 1910 la tariffa locale N. 601 P. V., Serie *A*, *B*, *C* e *D* è estesa ai trasporti di « vetrerie di fabbricazione nazionale », in partenza dalla stazione di Pozzolo Formigaro ed in destinazione di quelle di tutta la Rete dello Stato.

In conseguenza di ciò, nella intestazione della tariffa locale predetta, deve essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 170. (SERVIZIO VII).

Servizio cumulativo fra le ferrovie Ferrara-Suzzara e Massa Marittima-Follonica Porto.

A datare dal 16 luglio 1910 viene attivato il servizio cumulativo per i trasporti di merci a G. V., P. V. A. e P. V. O. di bestiame, veicoli, numerario, carte-valori ed oggetti preziosi, fra le Ferrovie Ferrara-Suzzara e Massa Marittima-Follonica Porto, in quanto, beninteso, le stazioni delle rispettive Amministrazioni, sieno abilitate ai trasporti suddetti.

Per l'eseguimento e la tassazione dei trasporti, l'applicazione delle tasse minime, diritti fissi, ecc., valgono le disposizioni in vigore rispettivamente per il servizio cumulativo con le suaccennate Amministrazioni, restando inteso che per i trasporti di cui trattasi deve essere sempre riscosso il diritto fisso supplementare a favore della Rete dello Stato, quale Amministrazione intermedia.

Analoghe aggiunte saranno da introdursi nelle pubblicazioni riflettenti i servizi cumulativi con le Amministrazioni secondarie.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Circolare N. 59. (Servizio VIII).

Chiusura dell'Agenzia di città di Mestre.

(Vedi Circolare N. 17-1909).

Con la data del 1° luglio 1910 è stata chiusa l'Agenzia di Città di Mestre, e di conseguenza ha cessato di funzionare in quella stazione il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio.

E pertanto alla pagina 21 del Prontuario « Tariffe pei Trasporti a domicilio », si dovrà cancellare il nome della stazione di Mestre con i relativi prezzi, ed alla colonna 14 della pagina 55 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche », (edizione 1908), di fronte al nome di tale stazione, si deve depennare l'indicazione G. P.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Digitized by Google

Errata-Corrige

Ordine di Servizio N. 155. (*Bollettino N. 26-1910*). Leggansi come Servizi proponenti la pubblicazione i Servizi VII, IX e X.

Digitized by Google

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4,00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ 8,00

Digitized by Google

ANNO III - N. 28. 14 LUGLIO 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Per memoria.

Roma, luglio 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Digitized by Google

Errata-Corrige

Ordini di Servizio N. 110 e 111 (*Bollettino N. 21-1910*). Nella seconda riga invece di « *solfato greggio* » deve leggersi: « *solfato di soda greggio* ».

Ordine di Servizio N. 134 (*Bollettino N. 24-1910*). Il quarto capoverso a pag. 6 deve essere sostituito dal seguente:

« Per i biglietti di abbonamento speciali delle serie XVIII e XIX, i tronchi Castelvetrano-Partanna e Castelvetrano-Selinunte sono da considerarsi come percorsi di congiunzione, computando il ribasso del 25 % sulle tasse relative ».

Circolare N. 46 (*Bollettino 22-1910*). — Nella quinta riga della pagina 217 invece di: « *qualche conseguenza* » devesi leggere: « *qualsiasi conseguenza* ».

Digitized by Google

Legge *23 giugno 1910, n. 367 che converte in legge il **R. D.** 28 novembre 1907, n. 802, relativo a modificazioni ed aggiunte alle tariffe e condizioni pei trasporti in ferrovia dei materiali in ferro ed in acciaio e degli oggetti e lavori di straordinario peso* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Il R. decreto 28 novembre 1907, N. 802, col quale furono approvate, in via di asperimento e per la durata di un anno, varie modificazioni ed aggiunte alle tariffe e condizioni pei trasporti in ferrovia dei materiali in ferro ed in acciaio e degli oggetti e lavori di straordinario peso, è convertito in legge, e le modificazioni e aggiunte stesse sono mantenute in vigore.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 23 giugno 1910.

VITTORIO EMANUELE

Visto, *Il guardasigilli:* FANI.

SACCHI.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale del Regno* n. 157, del 6 luglio 1910.

Digitized by Google

Decreto Ministeriale 12 giugno 1910, di nomina nel Consiglio generale del traffico.

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli art. 63, lett. *b.* e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429;
Sulla designazione del Ministro del Tesoro;

Decreta:

In sostituzione del defunto comm. dott. Gennaro CANTISANI è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico, quale uno dei rappresentanti del Ministero del Tesoro, il sig. comm. Federico BROFFERIO, direttore generale del Tesoro.

Roma, addì 12 giugno 1910.

Il Ministro: E. SACCHI.

Digitized by Google

APPENDICE N. 5
AL REGOLAMENTO SUL VESTIARIO-UNIFORME
E SU OGGETTI DI USO PERSONALE

Il vestiario uniforme pel personale di navigazione è regolato dai due seguenti articoli che vengono aggiunti al Regolamento sul vestiario in data 22 Marzo 1907:

Art. 19.

Per gli agenti addetti al servizio della Navigazione di Stato assunti in base al R. Decreto 15 Maggio 1910 N. 352 valgono le disposizioni di carattere generale stabilite dal presente regolamento (art. 1-16) salvo che alle tabelle A. B. C. D. vengono sostituite le tabelle F. e G.

Gli effetti di uniforme indicati in queste tabelle sono somministrati agli agenti con le modalità ed ai prezzi in esse stabiliti.

Però, come è specificato qui appresso, l'Amministrazione per alcune qualifiche concede un contributo sul prezzo del vestiario agli agenti di pianta organica ed agli agenti avventizi in servizio continuativo che per avere superato il limite di età non possono essere nominati in pianta organica. Detti agenti, a senso dell'art. 11, debbono costituire un fondo di garanzia uguale a 10 volte la ritenuta normale mensile.

Digitized by Google

QUALIFICHE DEGLI AGENTI	Contributo dell'Amministrazione	Ritenuta mensile
Comandanti, Ufficiali; Capi macchinisti, Macchinisti	—	6.00
Allievi ufficiali, Nostromi, Carpentieri; Allievi macchinisti, Meccanici elettricisti, Meccanici e Capi fuochisti	$\frac{1}{3}$	3.00
Marinai scelti, marinai, mozzi, operai, fuochisti e carbonai	$\frac{1}{3}$	2.50

Art. 20.

Per gli agenti addetti al Servizio di Navigazione dello Stretto di Messina assunti in base al R. Decreto N. 417 del 22 Luglio 1906, valgono le disposizioni di carattere generale stabilite dal presente Regolamento (art. 1-16) salvo che alle tabelle A. B. C. D. vengono sostituite le tabelle F. e G.

Gli effetti di uniforme indicati in queste tabelle sono somministrati agli agenti con le modalità ed ai prezzi in esse stabiliti.

Però, come è specificato qui appresso, l'Amministrazione per alcune qualifiche concede un contributo sul prezzo del vestiario agli agenti in pianta organica. Questi a senso dell'art. 11 debbono costituire un fondo di garanzia uguale a 10 volte la ritenuta normale mensile.

QUALIFICHE DEGLI AGENTI	Contributo dall'Amministrazione	Ritenuta mensile
Comandanti, capitani e macchinisti	—	6.00
Capi fuochisti, nostromi	$\frac{1}{3}$	3.00
Operai, aiutanti operai, fuochisti, marinai, carbonai e mozzi	$\frac{1}{3}$	2.50

Digitized by Google

Resta abrogata la disposizione provvisoria contenuta nel 2° comma dell'art. 17.

Modificazioni alle tabelle annesse al Regolamento.

Nella tabella E annessa al Regolamento Vestiario 22 Marzo 1907 aggiungere la concessione dell'uso dei grembiali per il personale di Navigazione addetto alla pulizia.

Berretti pel personale ferroviario.

Alla Tabella C annessa al Regolamento sul Vestiario 22 Marzo 1907 vengono apportate le seguenti modificazioni ai berretti di categoria 21-22-23 e 24 pei Capi Conduttori Principali, pei quali è prescritto l'uso delle giubbe categoria 39 e 40.

		Categoria	Prezzo
Capi Conduttori Principali di 1° grado	Berretto di panno nero con tre galloncini in oro. ondulati, e con trofeo in oro costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro sormontato da ruota alata . .	21	5,06
	Berretto di seta nero come sopra . . .	22	5,61
Capi Conduttori Principali di 2° grado	Berretto di panno nero con due galloncini in oro ondulati, e con trofeo in oro costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro sormontato da ruota alata . .	23	4,54
	Berretto di seta nero come sopra . . .	24	5,09

Alla stessa tabella C viene fatta la seguente aggiunta:

		Categoria	Prezzo
Guidatori dirigenti di treni elettrici e macchinisti di treni elettrici	Berretto d'incerato con due galloncini in argento e con trofeo ricamato in argento costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro sormontato da ruota alata con frecce	54 bis	4,15

Digitized by Google

TABELLA F.

Berretti pel personale di Navigazione.

Qualifica degli Agenti	DESCRIZIONE DEI BERRETTI	Categoria	Prezzo	
	Personale della Navigazione di Stato.			
Comandanti . . . . . Capi macchinisti	Berretto di panno bleu scuro con trofeo ricamato in oro costituito da palme intrecciate con àncora in centro sormontata da monogramma « N. S. » su velluto bleu. (Con sottogola a cordone dorato a grandi maglie).	201	9	10
Ufficiali Macchinisti . .	Berretto di panno bleu scuro con trofeo ricamato in oro costituito da palme intrecciate con àncora in centro sormontata da monogramma « N. S. » su velluto bleu. (Con sottogola di cuoio).	202	6	90
Allievi Ufficiali, Nostromi, Carpentieri, Allievi macchinisti, Meccanici elettricisti, Meccanici, Capi fuochisti.	Berretto di panno bleu scuro con trofeo ricamato in seta gialla costituito da due palme intrecciate con un'àncora in centro sormontata da monogramma « N. S. » su panno. (Con sottogola di cuoio).	203	5	80
Marinai scelti, Marinai Mozzi - Operai, Fuochisti, Carbonai.	Berretto di panno bleu scuro alla marinara, con nastro di seta nera e con la scritta in seta gialla « Navigazione di Stato ».	204	3	50
	Personale della Navigazione dello Stretto di Messina.			
Comandanti, Capitani e Macchinisti.	Berretto di panno bleu scuro con trofeo ricamato in oro costituito da palme intrecciate con àncora in centro sormontata dal monogramma « F. S. » su velluto bleu. (Con sottogola di cuoio).	206	6	90
Capi fuochisti, Nostromi.	Berretto di panno bleu scuro con trofeo ricamato in seta gialla costituito da due palme intrecciate con un'àncora in centro sormontata da monogramma « F. S. » su panno.	207	5	80
Operai, Aiutanti operai, Fuochisti, Marinai, Carbonai e Mozzi.	Berretto di panno bleu scuro alla marinara, con nastro di seta nera e con la scritta in seta gialla: « Navigazione Ferrovie dello Stato ».	208	3	50

Digitized by Google

AVVERTENZE

Nella stagione estiva in luogo dei berretti categoria 201, 202 e 206 gli agenti dovranno adoperare un berretto di piquet bianco, ed in luogo dei berretti categoria 203 e 207 un berretto di cotone mistone. Tali berretti di piquet bianco e di cotone mistone devono essere acquistati dagli agenti a propria cura e spesa, mantenendo i distintivi e la forma dei rispettivi berretti di panno.

Nella stagione estiva ai berretti categoria 204 e 208 gli agenti devono sovrapporre una copertina bianca da fornirsi a propria cura e spesa.

Tutto il personale di macchina può sempre adoperare nel locale delle macchine il berretto di cotone mistone, da acquistarsi a propria cura e spesa.

Digitized by Google

TABELLA G. 3

Vestiario-uniforme pel personale di Navigazione

Indicazione degli effetti di vestiario	Categoria	Indicazione della fodera	Prezzo per taglia			
			Unica	1ª	2ª	3ª
Personale della Navigazione di Stato / Comandanti, ufficiali; Capi macchinisti, macchinisti.						
Personale della Navigazione dello Stretto di Messina / Comandanti, Capitani, Macchinisti.						
Soprabito (stiffelius) di panno bleu pesante (pei soli Comandanti) con 16 bottoni indorati di cui 12 sul petto in due file e 4 dietro	201	Zanella	—	25.30	26 —	26.70
Idem di panno bleu leggero . .	202	»	—	25.30	26.—	26.70
Giubba di panno bleu pesante (bottoniera coperta) . . .	203	Flanella leggera	—	18.60	19.30	20.—
Idem idem idem . . .	203	Zanella	—	17.60	18.30	19.—
Giubba di panno bleu leggero (bottoniera coperta) . . .	204	»	—	17.60	18.30	19 —
Panciotto di panno bleu pesante	205	—	5.20	—	—	—
» » » leggero	206	—	5.20	—	—	—
Pantaloni di panno bleu pesante	207	—	—	11.—	11.70	12.40
» » » leggero	208	—	—	11.—	11.70	12.40
Giubba di piquet bianco . . .	209	—	9.30	—	—	—
Panciotto di piquet bianco . .	210	—	3.—	—	—	—
Pantaloni di piquet bianco . .	211	—	6.30	—	—	—
Cappotto a doppio petto di panno bleu pesante lungo fino a 1/2 tibia, con 12 bottoni neri di frutto di cui 10 sul petto e 2 dietro nella martingala .	212	Zanella	—	34.50	37.—	38.50
		Flanella leggera	—	37.50	40.—	41.50
		Flanella pesante	—	38.50	41.—	42.50

Distintivi: Sul colletto del soprabito, della giubba e del cappotto si appone il seguente distintivo:
1 Un'ancora grande indorata pei Comandanti;
2 Un'ancora piccola indorata per Ufficiali;
3 Un'elica grande indorata pei Capi macchinisti;
4 Un'elica piccola indorata pei Macchinisti.

Digitized by Google

Indicazione degli effetti di vestiario	Categoria	Indicazione della fodera	Prezzo per taglia Unica	1ª	2ª	3ª
Personale della Navigazione di Stato: Allievi ufficiali, Nostromi, Carpentieri. Allievi macchinisti, Meccanici elettricisti, Meccanici e Capi fuochisti						
Personale della Navigazione dello Stretto di Messina: Nostromi; Capi fuochisti						
Giubba di panno bleu pesante	203	Zanella	—	18.60	19.30	20.—
		Flanella leggera	—	17.60	18.30	19.—
Idem idem leggero	204	»	—	17.60	18.30	19.—
Panciotto di panno bleu pesante	205	—	5.20	—	—	—
Idem idem leggero	206	—	5.20	—	—	—
Pantaloni di panno bleu pesante	207	—	—	11.—	11.70	12.40
Idem idem leggero	208	—	—	11.—	11.70	12.40
Giubba di tela di cotone mistone	215	—	4.30	—	—	—
Panciotto di tela di cotone mistone	216	—	2.20	—	—	—
Pantaloni di tela di cotone mistone	217	—	3.50	—	—	—
Cappotto a doppio petto (con cappuccio bleu di panno pesante	212	Zanella	—	34.50	37.—	38.50
		Flanella leggera	—	37.50	40.—	41.50
		» pesante	—	38.50	41.—	42.50

Distintivi: Sul braccio sinistro della giubba e del cappotto si appone il seguente distintivo ricamato in *seta gialla*:

5 Un'ancora per gli Allievi ufficiali Nostromi e Carpentieri;
6 Un'elica per gli Allievi macchinisti, Meccanici elettricisti, Meccanici e Capi fuochisti.

Digitized by Google

Indicazione degli effetti di vestiario	Categoria	Indicazione della fodera	Prezzi per taglia			
			Unica	1ª	2ª	3ª
Personale della Navigazione di Stato. Marinai scelti, Marinai, Mozzi; Operai, Fuochisti, Carbonai						
Personale della Navigazione dello Stretto di Messina Marinai, Mozzi; Operai, Aiutanti operai; Fuochisti, Carbonai						
Pantaloni di panno bleu pesante	219	—	—	12.—	12.70	13.40
Idem idem leggero	220	—	—	12.—	12.70	13.40
Camicia di panno bleu pesante con colletto della stessa stoffa	221	—	—	16.30	17.—	17.70
Idem di panno bleu leggero (come sopra)	222	—	—	16.30	17.—	17.70
Giubba di tela cotone mistone .	215	—	4.30	—	—	—
Pantaloni di tela cotone mistone	217	—	3.50	—	—	—
Camiciotto lungo di cotone mistone da usarsi solamente nel locale delle macchine dal personale addetto alle medesime) . .	218	—	1.—	—	—	—
Cappotto a doppio petto (con cappuccio) di panno bleu pesante, lungo fino 0.05 sopra il ginocchio	223	Zanella	—	27.50	30.—	31.50
		Flanella leggera	—	30.50	33.—	34.50
		» pesante	—	31.50	34.—	35.50
Maglia bleu pesante, di lana, a colletto rialzato ed aperto dal lato sinistro	—	—		—	—	—
Maglia bleu, leggera, di lana a colletto aperto	—	—	—	—	—	—

Distintivi: Sul braccio sinistro della giubba, della camicia di panno, della maglia e del cappotto, si appone il seguente distintivo in *lana rossa*:
7. un'ancora pei Marinai scelti, Marinai, mozzi;
8. un'elica per gli Operai, Fuochisti, e Carbonai;

I marinai scelti, i marinai ed i fuochisti devono portare il coltello con cordone bianco.

Digitized by Google

AVVERTENZE.

1° — Nei prezzi dei capi di vestiario non è compreso il valore dei distintivi che al pa[illegible] delle maglie si concedono a prezzo di costo.

2° — Le taglie 1ª, 2ª e 3ª si distinguono in base alle seguenti misure:

	TAGLIA		
	1ª	2ª	3ª
Giubbe, soprabiti, camicie. - Misura della semicirconferenza del torace, centimetri	da 44 a 48	da 50 a 54	da 56 a 60
Pantaloni. - Misura della semicirconferenza della cintura . . . . . . centimetri	da 44 a 50	da 52 a 58	da 60 a 62
Cappotto (lungo) categoria 212 — Lunghezza . . . . metri	da 1.10 a 1.20	da 1.25 a 1.35	da 1.40 —
Cappotto (corto) categoria 223 — Lunghezza . . . . metri	fino a 0.90	da 0,95 a 1.00	da 1.05 a 1.10

3° — *La durata minima* viene stabilita:
pei capi di vestiario di stoffa bleu di lana. . . . . in mesi 12
» » » cotone . . . . » mesi 6
pel cappotto di stoffa bleu pesante . . . . » anni 3

4° — Gli agenti hanno facoltà di farsi confezionare a propria cura e spesa i capi di vestiario categoria 201 a 212 con stoffa di qualità superiore purchè sieno mantenuti il figurino ed il colore della stoffa di prescrizione. Gli agenti hanno pure facoltà, in luogo dei cappotti categoria 212 e 223, di stoffa bleu, di adoperare cappotti di orbace (stoffa sarda impermeabile) da provvedersi a propria cura e spesa, purchè sia mantenuto il figurino dei cappotti di prescrizione. Possono pure adoperare una mantellina di orbace lunga fino a tutto il pugno ed estesa per non meno i tre quarti del circolo.

5° — L'uniforme per il personale di camera e di cucina (Maestri di casa, Camerieri, Cuochi, ecc.) è regolata da apposita disposizione di servizio.

Digitized by Google

Ordine Generale N. 8 (Servizio VI).

Aggiunte e modificazioni al regolamento 22 marzo 1907 sul vestiario uniforme e su taluni oggetti di uso personale.

Si dà conoscenza dell' unita Appendice N. 5 al Regolamento sul vestiario uniforme contenente le norme relative alla fornitura del vestiario uniforme pel personale della Navigazione dello Stato e della Navigazione dello Stretto di Messina, nonchè alcune modificazioni alla tabella C del suddetto Regolamento.

Ordine di Servizio N. 171. (Servizio VI).

Vestiario uniforme pel personale avventizio di camera e di cucina assunto per la navigazione di Stato in base a Regio Decreto 15 maggio 1910.

Con riferimento a quanto è stabilito in fine della tabella G annessa alle disposizioni sul vestiario uniforme per il personale di navigazione, (appendice n. 5 al Regolamento vestiario, pubblicato con l'Ordine Generale n. 8) si dispone quanto appresso:

Articolo 1° — Per il personale di Camera imbarcato sui Piroscafi della Navigazione di Stato è prescritto il seguente vestiario uniforme:

a) *Per il Maestro di Casa:*

Berretto di panno nero con visiera e sottogola, senza fregi nè distintivi;

Soprabito (stiffelius) a due petti, di panno nero;

Panciotto di panno nero;

Digitized by Google

Pantaloni di panno nero;
Camicia e colletto bianchi con cravatta bianca o nera.

b) *Per i Camerieri:*
Berretto di panno nero c. s.;
Giubba di panno nero, ad un petto, a colletto diritto, con bottoniera coperta. (La giubba dovrà essere sempre interamente abbottonata).
Pantaloni di panno nero;
Colletto diritto bianco con cravatta bianca o nera.

c) *Per le cameriere:*
Abito nero di lana.

d) *Per i cuochi:*
Giubba e berretto di tela bianca.

Articolo 2° — Gli agenti devono provvedersi del vestiario uniforme, prima di essere imbarcati, a loro cura e spesa.

Articolo 3° — Al Maestro di Casa ed ai Camerieri l'Amministrazione, a scopo di uniformità e dietro richiesta, può concedere in vendita in contanti a prezzo di costo la stoffa nera di lana occorrente per la confezione di abiti d'uniforme.

Ai camerieri l'Amministrazione concede in vendita al prezzo di centesimi 5 ciascuna le cifre di alpacca occorrenti per comporre il duplice numero che essi devono portare fisso sul colletto della giubba.

Articolo 4° — Ogni agente deve vestire sempre con proprietà e decenza e il Comandante, quando ne fosse il caso, può imporre l'acquisto di nuovo vestiario.

Il Comandante stabilisce in quali ore di servizio il personale di camera può indossare vestiario di fatica anzichè di uniforme.

Articolo 5° — L'Amministrazione concede in uso gratuito al personale i grembiali, nonchè ai camerieri i guanti bianchi.

Articolo 6° — Ai camerieri quale contributo pel vestiario-uniforme (di cui alla lettera b) dell'art. 1°), l'Amministrazione concede mensilmente lire due.

Digitized by Google

Allegato all'Ordine di Servizio N. 172 - 1910.

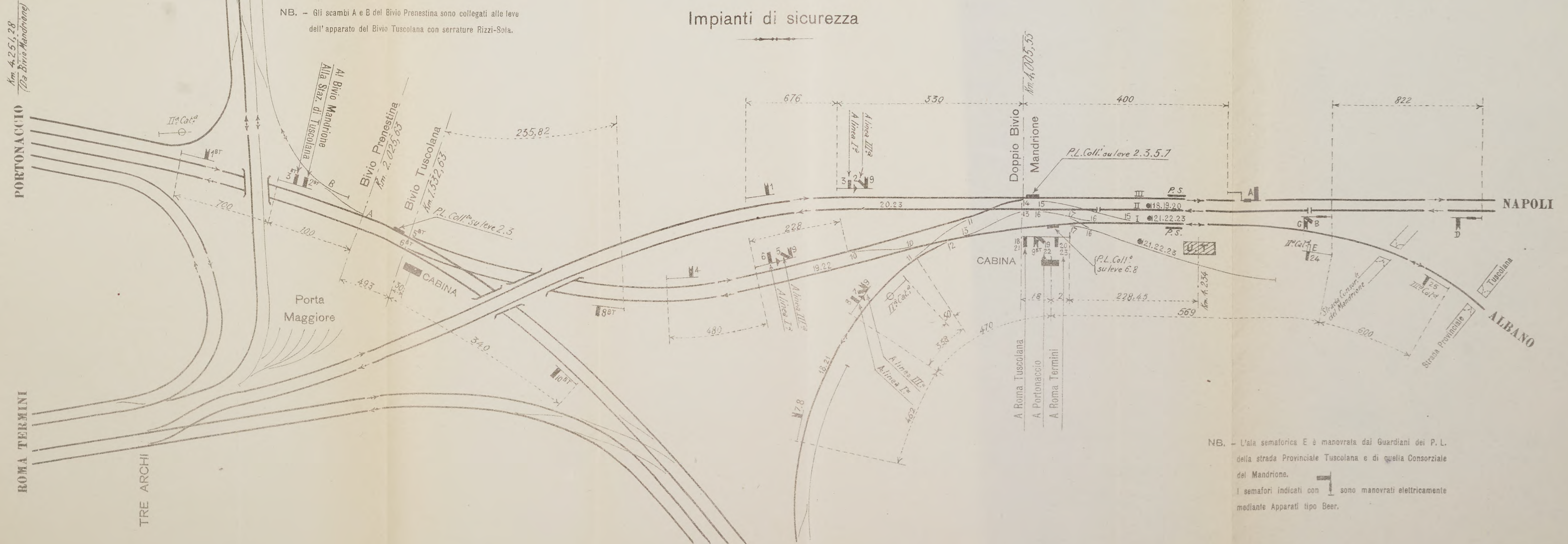
LINEA DI RACCORDO

fra il

Doppio Bivio Mandrione e la Stazione di Portonaccio

Impianti di sicurezza

La Stazione di Roma Tuscolana concede il consenso meccanico sul segnale 3 del Bivio omonimo.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 172. (Servizi VII e XI).

Attivazione della linea di raccordo fra il doppio bivio Mandrione e la stazione di Portonaccio e dei relativi impianti di sicurezza al doppio bivio suddetto ed al nuovo bivio Tuscolana. — Attivazione del doppio binario fra Portonaccio e Tuscolana.

Dalle ore 12 del giorno 25 luglio 1910 viene attivata la linea a doppio binario di raccordo fra il bivio Mandrione e la stazione di Portonaccio con i relativi impianti di sicurezza al bivio suddetto ed al nuovo bivio Tuscolana.

Dalla data suddetta viene pure attivato il doppio binario del raccordo Portonaccio Tuscolana.

La nuova linea bivio Mandrione-Portonaccio, lunga metri 4251,28, ha origine dall'asse del fabbricato dell'Ufficio Movimento del bivio e termina all'asse del F. V. della stazione di Portonaccio.

Detta linea si distacca dalla linea Roma-Napoli al chilometro 0 + 248,45 e si allaccia al Km. 1 + 532,63 con il raccordo Tuscolana-Portonaccio, dando luogo al nuovo *bivio Tuscolana*.

Al bivio Mandrione è stato mantenuto in opera l'attuale apparato centrale per la manovra di tutti i deviatoi costituenti il bivio stesso e dei segnali di protezione e di partenza verso Roma Termini, Portonaccio, Roma Tuscolana ed Albano.

I segnali di protezione e di partenza verso Ciampino sono invece manovrati elettricamente mediante apparati tipo Beer, e gli interruttori all'uopo occorrenti sono situati nella cabina dell'apparato centrale suddetto.

Al nuovo Bivio Tuscolana e cioè al Km. 1 + 502,63 è stato impiantato un apparato centrale per la manovra dei deviatoi del detto bivio e dei segnali di protezione verso Portonaccio e bivio Mandrione, e di quello di partenza da Roma Tuscolana verso Portonaccio; quest'ultimo servirà pure come segnale di protezione del bivio in parola verso Tuscolana stessa.

Mentre nulla è mutato circa il segnalamento di protezione

Digitized by Google

della stazione di Roma Tuscolana verso il bivio Mandrione, la stazione stessa sarà invece protetta verso Portonaccio dall'ala inferiore del semaforo di protezione del bivio Tuscolana verso quella direzione.

I deviatoi del bivio Prenestina saranno manovrati mediante leve a terra e collegati con serrature Rizzi-Sola alle leve di manovra dei segnali di protezione del bivio Tuscolana verso Portonaccio.

Nello schizzo allegato sono indicati:

a) le cabine per gli apparati centrali dei bivi Mandrione e Tuscolana;

b) tutti i segnali che a partire dalla data sovracitata proteggeranno i bivi Mandrione e Tuscolana, e la stazione di Tuscolana verso i bivi suddetti.

c) le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

I segnali, la cui categoria non è indicata sullo schizzo, sono segnali di 1ª categoria.

I dischetti bassi (marmotte), in opera al bivio Mandrione, comanderanno tanto alle manovre che ai treni in transito ed in partenza, i quali, dovranno quindi rispettare non solo l'indicazione del semaforo di partenza, ma anche quella del dischetto basso situato all'uscita del bivio e corrispondente al binario di transito o di partenza dei treni stessi.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 11, 14, 15 e 46 del Compartimento di Roma.

Ordine di Servizio N. 173. (Servizio VIII).

Viaggi circolari italo-francesi per escursioni nella « Valle D'Aosta », nella « Savoja » e nei « Delfinato ».

(Vedi Ordine di Servizio N. 175-1909)

In seguito alla cessazione del servizio di vettura fra il *Piccolo S. Bernardo* e *Moutiers Salins*, vengono ritirati dalla vendita i biglietti dei viaggi circolari italo-francesi N. 116, 117, 118 e 119 per escursioni nella Valle d'Aosta, nella Savoja, e

Digitized by Google

nel Delfinato, dei quali tratta l'Ordine di Servizio N. 175-1909.

Conseguentemente vengono soppressi anche i biglietti speciali di andata e ritorno per Chivasso e per Torino, che le stazioni e le Agenzie di Milano e di Genova distribuivano — come è detto nello stesso Ordine di Servizio — in congiunzione coi circolari di cui trattasi.

Rimane in vigore il solo biglietto circolare N. 120, che viene distribuito in Francia nel periodo dal 1° Luglio al 15 Settembre di ciascun anno e che ha la validità di 30 giorni coll'itinerario ed i prezzi seguenti:

Viaggio 120 — Grenoble, Veynes, Gap, Briançon, Oulx, Modane, St. Michel, Le Col du Galibier, Le Lautaret, Bourg d'Oisans, Jarrie-Vizille, Grenoble, o viceversa.

I Cl. Fr. 59.55; II Cl. Fr. 52.55; III Cl. Fr. 46 e 50 cent.

La percorrenza italiana di detto viaggio è adunque limitata al tratto Oulx-Bardonecchia transito, ed il relativo tagliando, *Oulx-Modane* o viceversa, deve essere ritirato dal personale italiano a percorrenza compiuta per rimetterlo, nei modi d'uso, al Controllo Prodotti.

E' ammessa la fermata nelle stazioni intermedie dell'itinerario del biglietto, nel limite e sotto l'osservanza delle formalità in proposito specificate sul biglietto stesso.

Nessuna franchigia di bagaglio è concessa per la percorrenza italiana; su quella delle Ferrovie Francesi P. L. M. il viaggiatore ha diritto ad una franchigia di 30 kg.

I ragazzi al disotto di tre anni sono trasportati gratuitamente, purchè tenuti in grembo di chi li accompagna. Per i ragazzi di oltre tre anni non è concessa alcuna riduzione sul prezzo del biglietto circolare.

Sono del resto applicabili anche a questo biglietto, riferibilmente alla percorrenza italiana, tutte le condizioni e le norme stabilite per l'uso dei biglietti circolari italiani.

L'Ordine di Servizio N. 175 - 1909 s'intende abrogato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 174. (SERVIZIO VIII).

Trasporti militari.

Il Panificio militare di Alessandria non è più allacciato con quella stazione mediante binario di raccordo.

Dagli stabilimenti militari raccordati alla ferrovia, elencati alla nota (1) a pagina 6 del Regolamento per l'applicazione della Convenzione 28 settembre 1882 (Edizione 1903), si deve quindi cancellare il suddetto Panificio.

Ordine di Servizio N. 175 (SERVIZIO VIII).

Tariffa eccezionale N. 1062 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 98-1910).

Col 20 luglio 1910 la tariffa eccezionale N. 1062 P. V. serie B e C viene estesa ai trasporti di *fieno e paglia comune* in partenza dalla stazione di *Amendola*.

Per conseguenza nella intestazione delle serie B e C della eccezionale suddetta, deve essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 176. (SERVIZIO VIII).

Biglietti d'abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 106-1910)

Nell'allegato B all'Ordine di Servizio N. 106-1910 devesi aggiungere il nome della stazione di Ortona a Mare, la quale è stata fornita, a partire dal 10 luglio 1910, delle serie VIII e XI, nonchè dei biglietti di congiunzione e di quelli ordinari per l'intera rete con validità di un mese.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 177. (SERVIZIO VIII).

Spedizioni di velocipedi e motocicli.

(Vedi Ordine di Servizio N. 59-1906).

La Legge 30 dicembre 1909 n. 794, in vigore dal 1° gennaio 1910, relativa alla tassa sui velocipedi ed automobili, stabilisce che la targhetta, comprovante l'eseguito pagamento della tassa dovuta a seconda dei casi, deve essere fissata al tubo di sterzo dei velocipedi e motocicli, in modo stabile e tale da assicurarne la inamovibilità. Non è più possibile perciò di comprendere la targhetla fra gli altri accessori mobili dei quali la Ferrovia non risponde e che debbono, anche in avvenire, essere tolti dalle macchine a cura dello speditore prima della consegna per la spedizione.

A modificazione quindi di quanto fu disposto con l'Ordine di Servizio n. 59-1906, si stabilisce che le stazioni accetteranno pel trasporto a G. V. e P. V. le biciclette, i velocipedi a più posti ed i motocicli anche se muniti di targhetta. In questo caso però l'accettazione potrà aver luogo quando la targhetta sia intatta e fissata in modo da non potere essere asportata senza rottura, esigendo altresì che, sul documento di trasporto, la dichiarazione della qualità della macchina venga fatta seguire dalle parole: *con targhetta*. Per le spedizioni di dette macchine come bagaglio, uguale annotazione dovrà essere scritta sul foglio di via e sullo scontrino a cura dell'Agente accettante.

In tutti i casi in cui sia stata omessa la indicazione dell'esistenza della targhetta, i reclami presentati per mancanza o rottura della medesima saranno da respingersi.

Per quanto riguarda le macchine appartenenti ai Soci del Touring Club Italiano, restano ferme le disposizioni contenute nell'Ordine di Servizio n. 39-1906.

Per norma avvertesi infine che, in forza della nuova Legge, la tassa di circolazione ammonta a L. 6 per le biciclette, a L. 6 per ciascun posto per i velocipedi a più posti ed a L. 25 per i motocicli.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9 e 15

Digitized by Google

Circolare N. 60. (SERVIZIO VIII).

Fascicolo: "Corrispettivi e condizioni per l'eseguimento delle operazioni e formalità doganali,,.

(Vedi Ordine di Servizio N. 107-1910).

Si avvertono le stazioni e gli uffici interessati che nel fascicolo: « *Corrispettivi e condizioni per l'eseguimento delle operazioni doganali* » in vendita al Pubblico, sono da introdursi le seguenti rettifiche:

a pag. 15 penultima riga: sostituire il prezzo di L. 0,025 « a quello di « L. 0,25 ».

a pag. 18, sesta riga: sostituire la parola « oltre » alla parola « fino ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

ANNO III - N. 29. 21 LUGLIO 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Roma, luglio 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Digitized by Google

Digitized by Google

Si riproduce l'art. 13 della Legge n. 306 (Convenzioni provvisorie e definitive pei servizi postali e commerciali marittimi ed altri provvedimenti a favore delle industrie marittime) pubblicata nel Bollettino n. 27 del 1910, essendovi incorsa una omissione.

Art. 13.

Fino a che non abbia effetto la disposizione di cui al 2° comma dell'art. 16 della legge 5 aprile 1908, n. 111, e non oltre il 1° dicembre 1910, sulle linee esercitate dallo Stato, in forza dell'art. 2 della legge predetta, sono provvisoriamente applicate le tariffe e condizioni pei trasporti fra i porti del Regno come è stabilito per le linee di navigazione sovvenzionate, contemplate nella Convenzione di cui alla lettera *a*) del precedente articolo 2.

Digitized by Google

R. DECRETO *1° luglio 1910 n. 115 per l'attuazione in via d'esperimento, di una tariffa per viaggi accelerati, sulle linee Lecco-Milano, Usmate-Bergamo e Bergamo-Lecco* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429, e gli articoli 3, 4 e 6 della legge n. 220 del 9 giugno 1901;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto coi ministri del tesoro, e dell'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

A datare dal 16 luglio 1910, è attuata sulle linee Lecco-Milano, Usmate-Bergamo e Bergamo-Lecco, in via d'esperimento per un anno, la tariffa per viaggi con treni accelerati omnibus e misti, di cui fu autorizzata l'applicazione sulla linea Roma-Civitavecchia e diramazione Pontegalera-Fiumicino col R. decreto 21 maggio 1908, n. 281.

Pei trasporti di viaggiatori in base alla detta tariffa l'imposta erariale è stabilita nella misura del due per cento, e la sovrattassa per gli Istituti di previdenza del personale ferroviario è fissata in ragione di L. 0.50 per ogni cento lire di prodotto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Data a Roma, addì 1° luglio 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI - SACCHI - TEDESCO - RAINERI.

Visto, *il guardasigilli:* FANI.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale*, n. 165, del 15 luglio 1910.

Digitized by Google

LEGGE *13 luglio 1910 N. 414 che estende agli operai dipendenti dallo Stato le disposizioni relative alla cedibilità degli stipendi degli impiegati dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Gli operai dipendenti dallo Stato che abbiano stabilità e continuità di carriera, disciplinata da apposite leggi e regolamenti, che conferisca diritto a pensione o ad indennità, anche se a carico di speciali casse di pensioni e di previdenza, possono cedere, fino a che siano in attività di servizio, una quota-parte non superiore al quinto dei loro emolumenti, calcolati secondo le norme di cui all'articolo seguente e per un periodo di tempo non maggiore di cinque anni.

Sono esclusi dalla suddetta facoltà gli operai che, alla data della cessione, non abbiano prestato servizio ininterrotto alla dipendenza dello Stato, almeno per un periodo di quattro anni, calcolando per anno intero quello in cui si stipula l'atto.

La cessione può aver luogo soltanto a favore degli Istituti indicati nel secondo comma dell'art. 3 della legge 30 giugno 1908, n. 335, e nell'art. 10 della legge 25 giugno 1909, n. 372.

Il predetto art. 3 resta modificato nel senso che dalle Società ordinarie di credito a favore delle quali è ammessa la cessione degli stipendi e delle mercedi, sono escluse quelle costituite in nome collettivo o in accomandita semplice.

Le disposizioni di questa legge si applicano anche al personale stabile, *benchè a paga giornaliera, dipendente dalle ferrovie dello Stato.*

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 165 del 15 luglio 1910.

Digitized by Google

Art. 2.

Agli effetti dell'articolo precedente sarà presa, a base del quinto cedibile, la media raggiunta nel triennio precedente all'anno in cui si stipula la cessione, dagli emolumenti, calcolati al netto, di ciascun operaio cedente, e la quota ceduta resterà invariata durante tutto il corso della cessione, anche se gli emolumenti per qualsiasi causa, durante il corso stesso, siano inferiori o superiori a detta media.

Art. 3.

Sono applicabili alle cessioni considerate nella presente legge le disposizioni contenute negli articoli 4, 5, 6, 7 e 14 nella prima parte dell'art. 15 e nell'art. 16 della legge 30 giugno 1908, n. 335.

Per pensione od indennità sulla quale, a norma dell'articolo 6 predetto, e nel caso ivi indicato, la cessione degli stipendi, degli assegni e delle mercedi, estenderà i suoi effetti, non deve intendersi soltanto quella conseguita in base al testo unico delle leggi sulle pensioni civili o militari 21 febbraio 1895, n. 70, e pagata dallo Stato, ma anche qualsiasi pensione, indennità o assegno equivalente che venga liquidato a favore degli impiegati od operai per effetto ed in conseguenza della loro cessazione dal servizio attivo, in forza di leggi e di regolamenti speciali, nonchè qualsiasi pensione, indennità od assegno equivalente che venga ad essi liquidato da Istituti di previdenza ai quali d'ufficio fossero stati iscritti per disposizione delle leggi e dei regolamenti organici, concernenti la loro assunzione in servizio e la loro carriera.

Art. 4.

Le disposizioni dell'ultimo capoverso dell'art. 12 della legge 30 giugno 1908, n. 335, sono abrogate per quanto si riferiscono agli operai indicati nell'art. 1 della presente legge.

Le cessioni consentite da quest'ultima, come quelle di cui al titolo II della legge 30 giugno 1908 predetta, non possono avere altra garanzia che quella dello Stato, rispettivamente sta-

Digitized by Google

bilita con l'articolo seguente e con l'art. 8 della citata legge 30 giugno 1908.

Qualunque altra garanzia od assicurazione, sotto qualsiasi forma concepita, è nulla sia rispetto alle parti contraenti, sia nei parti con lo Stato, il quale non risponde dei provvedimenti adottati in merito alle cessioni di stipendio o di mercedi che soltanto verso l'impiegato cedente o verso l'Istituto cessionario.

Art. 5.

Coi contributi fissati dagli articoli 6 e 7 è costituito un fondo destinato a garantire gli Istituti indicati nell'art. 1 da ogni eventuale perdita per le sovvenzioni da essi fatte in conformità della presente legge e per le quali sia stata rilasciata dalla Direzione generale del tesoro la dichiarazione di nulla osta nei modi, con le cautele e con le limitazioni da determinarsi nel regolamento.

Per conto di detto fondo di garanzia, il tesoro avrà sempre diritto di riscattare le cessioni che rimanessero a carico del fondo stesso con relativo abbuono degli interessi in più percetti dal cessionario.

Art. 6.

Gli operai indicati nell'art. 1 che cedono parte delle loro mercedi, devono rilasciare sulla mercede del primo mese, nel quale ha inizio la cessione, oltre alla quota ceduta, anche una somma corrispondente al 2.50 per cento sull'ammontare complessivo della cessione stessa, e tale somma sarà dal tesoro versata al fondo di garanzia di cui al precedente art 5.

Potranno però i cedenti effettuare in cinque rate uguali mensili il rilascio del 2 50 per cento di cui sopra.

Art. 7.

Tutti gli operai di cui nell'art. 1 rilasciano ogni mese sulla loro mercede centesimi 25.

La somma complessivamente ritenuta a ciascun operaio in conformità del presente articolo, sarà restituita al medesimo

senza interessi a sua domanda, all'atto della cessazione del servizio purchè l'operaio stesso non abbia, durante la permanenza in servizio, contratta alcuna cessione ai sensi della presente legge.

Il medesimo diritto al rimborso potrà essere esercitato dagli eredi dell'operaio.

L'azione per tale rimborso si prescrive trascorsi i due anni rispettivamente dall'effettiva cessazione dal servizio o dalla morte.

Art. 8.

Le somme raccolte con le ritenute speciali stabilite dagli articoli 6 e 7 saranno mensilmente versate nella Cassa depositi e prestiti, la quale ne curerà la gestione, tenendo aperto un conto corrente con il tesoro che farà i prelevamenti occorrenti:

a) per far fronte agli indennizzi a favore dei cessionari a causa dei rischi diversi;

b) per rimborsi agli operai o ai loro eredi da effettuarsi ai termini dell'art. 7.

Le rimanenti somme accumolate di anno in anno saranno investite con i relativi interessi composti a cura dell'Amministrazione della Cassa depositi e prestiti in impiego fruttifero e destinati ad aumentare il fondo di garanzia.

Art. 9.

Il conto corrente di cui al precedente articolo dovrà essere separato e distinto da quello riguardante il fondo per gli impiegati di cui all'art 11 della legge 30 giugno 1908, n. 335, come separata e distinta dovrà essere la gestione del fondo per gli impiegati.

Potrà tuttavia, trascorso almeno un anno dall'attuazione della presente legge, procedersi alla fusione dei due fondi di garanzia ed alla conseguente unificazione dei conti correnti, mediante decreto Reale, su proposta del ministro del tesoro, sentito il Consiglio di Stato.

Digitized by Google

Art. 10.

Le disposizioni della presente legge non pregiudicano le cessioni costituite legalmente prima dell'attuazione della legge stessa.

Può però estinguersi l'obbligazione per la quale fu stipulata la cessione prima dell'attuazione della presente legge, mediante la restituzione della somma capitale dovuta al cessionario, e la corresponsione degli interessi pattuiti e maturati fino al giorno in cui segue la restituzione, e ciò non ostante qualunque patto in contrario.

Art. 11.

Per provvedere al disimpegno dei servizi affidati alla Direzione generale del tesoro dalla legge 30 giugno 1908, n. 335, sulla pignorabilità e sulla sequestrabilità degli stipendi e delle pensioni e sulla cessione degli stipendi dei funzionari delle Amministrazioni pubbliche, nonchè dalla presente legge, al ruolo organico del Ministero del tesoro sono aggiunti i posti indicati nell'annessa tabella a decorrere dal 1° luglio 1910.

La relativa spesa da anticiparsi dall'erario mediante corrispondente aumento sullo stanziamento del capitolo: « Personale di ruolo dell'Amministrazione centrale », dello stato di previsione della spesa pel Ministero del tesoro, sarà ad esso rimborsata di anno in anno dai fondi di garanzia istituiti con gli articoli 8 della legge 30 giugno 1908, n. 335 e 5 della presente legge.

Art. 12.

Il rimborso della somma suddetta graverà per due terzi sul fondo di garanzia di cui all'art. 8 della citata legge 30 giugno 1908, e per un terzo su quello di cui all'art. 5 della presente legge.

I relativi versamenti al bilancio dell'entrata saranno eseguiti con applicazione al capitolo « Rimborsi e concorsi dipendenti da spese ordinarie iscritte nel bilancio del Ministero del Tesoro ».

Digitized by Google

Art. 13.

Con regolamento da approvarsi con decreto Reale, saranno stabilite le norme per l'esecuzione della presente legge.

Questa entrerà in vigore nel quindicesimo giorno dalla pubblicazione del regolamento, tranne che per l'applicazione delle ritenute di cui all'art. 7, che cominceranno ad effettuarsi sulle mercedi del mese successivo a quello della pubblicazione della presente legge e salvo quanto è stabilito dall'art. 11.

Con decreto Reale, su proposta dei ministri del tesoro e dei lavori pubblici, si provvederà alla pubblicazione del regolamento per l'esecuzione di questa legge per quanto riguarda gli operai addetti alle ferrovie dello Stato.

In tale regolamento sarà determinata la somma che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato preleverà sul fondo di garanzia per provvedere al disimpegno dei servizi accennati nell'art. 11 di questa legge, negli articoli 12 e 13 della legge 30 giugno 1908, n. 335, nelle leggi 7 luglio 1907, n. 249 e 25 giugno 1909, n. 372.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 13 luglio 1910.

VITTORIO EMANUELE

TEDESCO.

Visto, *il guardasigilli :* FANI.

Digitized by Google

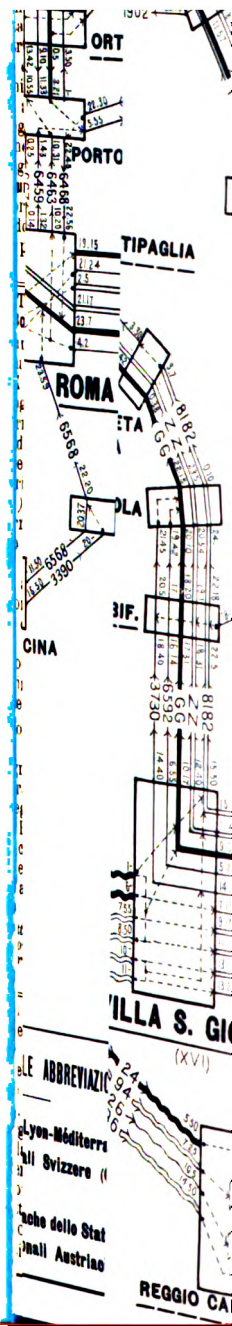
Digitized by Google

ORARIO GENERALE - 1° MAGGIO 1910
Sostituisce l'allegato C. dell' O.S. N. 72-1909
COLLE MODIFICAZIONI AL 20 LUGLIO 1910
FERROVIE DELLO STATO
DIREZIONE GENERALE
SERVIZIO VII
VFFICIO ORARI
ROMA
TRASPORTI DERRATE ALIMENTARI
Itinerari principali, sussidiari, secondari ecc.
per l' inoltro delle derrate ai diversi transiti internazionali
ed alle più importanti località dell' interno
NB. — Le stazioni di origine dei trasporti derrate, nel segnare sul relativo Foglio Mod. G 167 l'itinerario che ogni carro deve seguire, debbono sempre indicare, oltre al proprio nome, le stazioni principali di transito (avvenga, o no, in esse variazione del treno) ed eventualmente anche quelle secondarie di diramazione (ben inteso per i carri in transito da o per la rispettiva diramazione), nonchè la stazione destinataria, od il transito di uscita dalla Rete (Punto 19 O. S. N. 72 - 1909).
Per le stazioni principali di transito si intendono quelle sottolineate con riga intera (————), mentre quelle secondarie di diramazione figurano sottolineate con riga tratteggiata (– – – – – –).
Alle stazioni tanto principali di transito, che secondarie di diramazione, spetta poi di indicare sul foglio itinerario Mod. G 167 l' itinerario effettivamente seguito da ogni carro.
ISTRADAMENTI
I trasporti di derrate a carro completo debbono seguire gli istradamenti che risultano dai prontuari delle distanze, di cui le stazioni sono fornite, salvo per i casi eccezionali contemplati dall' art. 8 dell' O.S. N. 72-1909 e che qui si riportano:
1° L'istradamento (col treno GG e simili) per la via di Sarzana-Parma-Piacenza dei trasporti diretti a Torino loco, Milano loco ed ai transiti di Modane, Luino, Domodossola e di Chiasso, i quali dovrebbero invece seguire la via di Sarzana-Genova Novi ecc.
2° L'istradamento (col GG e simili) di Salerno-Benevento-Foggia, per la via di Mercato S. Severino-Cancello, anzichè per quella di Avellino, dei trasporti diretti oltre Foggia sul Versante Adriatico ed ai transiti orientali (Ala-Cormons-Pontebba).
3° L' istradamento dei trasporti di agrumi (col TT ed RR) per la via Ionico-Adriatica (Metaponto-Taranto-Bari) nei periodi di maggior affluenza, anzichè per la via Tirrena (col GG e simili).
SEGNI CONVENZIONALI
Itinerari Secondari ordinari
» Secondari straordinari
» Principali ordinari
» Principali straordinari
» Sussidiari straordinari ai treni viagg.ri
Treni straordinari (e loro percorso) facenti parte degli itinerari derrate, la di cui effettuazione, o soppressione, deve essere - dalla Divisione, o Sezione che ne prende l' iniziativa - avvisata, oltre al Servizio VII, alle Divisioni o Sezioni interessate per le opportune istruzioni alle stazioni.
"TRENI STRAORDINARI,, - Art. 10 O.S. N. 72-1909
CC - Foggia Ala
DD - Bari-Ala
GGZ - Roma Tuscolana-Bologna
MM - Foggia-Pontafel
PP - Napoli-Foggia
RR - Reggio Calabria C. - Foggia
SS - Napoli - Cancello
TT - Reggio Calabria C. - Bologna
XX - Foggia - Bologna
YY - Taranto - Bari
ZZ - Reggio Calabria - Piacenza
PM-5914 - Bologna - Modena
58A - Lecce - Bologna
728A - Napoli - Foggia
7140 - Caserta - Foggia
7472 - Cancello - Roma Tuscolana
7683 - Mercato S. Sev°. - Cancello
PM9776 - Torre Annunziata C. - Cancello
8024 - Battipaglia - Salerno
8112 - Salerno-Mercato S. Severino
8179 - Villa S. Giovann-Reggio C.C.
8181 - » »
8182 - Reggio C.C. - Praia d'Aieta
8189 - Villa S. Giovanni-Reggio C C.
8236 - Reggio C. Porto-Reggio C.C.
8238 - » »
8260 - Reggio C. - Metaponto
8266 - Isola C. Rizzuto - Cotrone
8268 - » »
8270 - » »
8896 - Borgo Panigale - Modena
9040 - Modena - Ala
9072 - Palermo - Messina
9084 - Rovigo - Dossobuono
9102 - Catania - Messina
9102 - Udine - Pontebba
9172 - Rimini - Ferrara
9279 - Bologna - Ferrara
9312 - Siracusa - Catania
9506 - Firenze S.M.N.-Borgo Panigale
"Corse dello Stretto di Messina,,
60 - Messina - Villa S. Giovanni
62 - » »
64 - » »
66 - » »
94 - Messina - Reggio C. Porto
96 - » »
SPIEGAZIONE DELLE ABBREVIAZIONI
P. L. M. - Ferrovie Paris-Lyon-Méditerranée
C. F. F. - Ferrovie Federali Svizzere (Chemins de fer Fédéraux)
St.B. - Ferrovie Austriache dello Stato (Staats-Bahn)
S. B. - Ferrovie Meridionali Austriache (Süd-Bahn)

TABELLA.

GRADO	Classe	Numero per classe	STIPENDIO individuale	STIPENDIO complessivo	Ammontare della spesa
Carriera amministrativa.					
Direttori capi divisione . . .	2ª	1	7.000	7.000	
Capi sezione.	2ª	1	5.000	5.000	
Segretari.	2ª	1	3.000	3.000	24.000
id.	3ª	2	2.500	5.000	
id.	4ª	2	2.000	4.000	
		7			
Carriera di ragioneria.					
Ragionieri	1ª	1	3.500	3.500	
id.	2ª	1	3.000	3.000	11.000
id	3ª	1	2.500	2.500	
id.	4ª	1	2.000	2.000	
		4			
Carriera d'ordine.					
Archivista capo	—	1	4.000	4.000	
Archivisti	1ª	3	3.500	10.500	
id.	2ª	3	3.000	6.000	40.500
Applicati	1ª	5	2.500	12.500	
id.	2ª	3	2.000	6.000	
id.	3ª	1	1.500	1 500	
		15			75.500

Visto, d'ordine di SUA MAESTÀ

Il ministro del tesoro
TEDESCO

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 178. (Servizio VII e VIII).

Tariffa per viaggi con treni accelerati, omnibus e misti sulle linee Milano-Lecco, Usmate-Bergamo e Lecco-Bergamo.

A datare dal 16 luglio 1910 viene estesa alle linee Milano-Lecco, Usmate-Bergamo e Lecco-Bergamo, la tariffa per viaggi con treni accelerati, omnibus e misti, compresa nella 27ª appendice alle Tariffe e condizioni pei trasporti (edizione settembre 1900).

Dalla data suddetta i treni accelerati, omnibus e misti adibiti al servizio esclusivo delle linee sopracitate saranno composti di sole vetture di 1ª e 3ª classe.

Occorrendo per diversa intensità di movimento viaggiatori, formare sezioni distinte a percorso limitato, dovranno comporsi di sole vetture di 1ª e 3ª classe:

a) sezioni Lecco-Bergamo dei treni in partenza da Lecco per Rovato e Brescia;

b) sezioni Bergamo-Lecco dei treni in partenza da Brescia e da Rovato per Lecco;

c) sezioni Usmate-Bergamo dei treni in partenza da Seregno per Bergamo;

d) sezioni Bergamo-Usmate dei treni in partenza da Bergamo per Seregno.

e) sezioni Milano-Lecco dei treni in partenza da Milano per oltre Lecco.

f) sezioni Lecco-Milano dei treni aventi origine da oltre Lecco.

Rimane inteso che nei treni provvisti delle dette sezioni, quando i posti messi in queste a disposizione non siano sufficienti, i viaggiatori muniti di biglietti rilasciati in base alla nuova tariffa, potranno essere ammessi nelle altre vetture nelle classi corrispondenti ai biglietti stessi.

Pei viaggi da effettuarsi coi treni diretti si continueranno a distribuire biglietti ai prezzi della tariffa normale.

I ragazzi di statura inferiore ad un metro sono trasportati gratuitamente nei soli treni accelerati, omnibus e misti, purchè

Digitized by Google

non occupino un posto di viaggiatore e siano accompagnati da persona adulta; per tutti gli altri viaggianti nei treni stessi, dovrà essere pagata la tariffa per gli adulti.

Pei viaggi dei ragazzi nei treni diretti restano ferme le disposizioni dell'Art. 17 delle tariffe e condizioni pei trasporti.

Fra tutte le stazioni delle linee Milano-Lecco, Usmate-Bergamo e Lecco-Bergamo è ammessa la distribuzione dei biglietti di andata-ritorno di prima e terza classe, col prezzo corrispondente a quello di corsa semplice raddoppiato della nuova tariffa.

Tali biglietti danno diritto a viaggiare nei treni accelerati, omnibus e misti, e, quanto alla durata di validità ed alle altre condizioni, sono regolati dalle norme dell'allegato 4 alle Tariffe e condizioni pei trasporti, fatta eccezione pei casi di prolungamenti di corsa pei quali valgono le speciali disposizioni della nuova tariffa.

Nei prezzi della menzionata tariffa essendo già compreso l'importo della tassa di bollo, le stazioni e le case cantoniere dovranno riscuotere, per i biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno che rilascieranno in base alla tariffa medesima, il prezzo sugli stessi stampati, coll'aggiunta soltanto della sopratassa di bollo prevista dall'Ordine di servizio N. 29 del 1909, tenuto conto, beninteso, delle eccezioni in esso contemplate.

Sono mantenute in vigore, ai prezzi attuali, i biglietti di andata e ritorno ed a serie ora in distribuzione fra le stazioni delle linee Milano-Lecco, Usmate-Bergamo e Lecco-Bergamo e valevoli anche per i treni diretti, nonchè i biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno tanto per treni omnibus quanto per treni diretti, in servizio cumulativo colle ferrovie della Valle Seriana e della Valle Brembana, colle tramvie Monza-Trezzo-Bergamo e Monza-Barzanò e colla Società Lariana

Non è ammesso il cumulo dei prezzi della nuova tariffa con quelli delle tariffe in vigore sulle altre linee della rete dello Stato, e perciò i biglietti che fossero richiesti per viaggi in servizio cumulativo dalle stazioni delle linee Milano-Lecco, Usmate-Bergamo e Lecco-Bergamo a quelle di altre linee e viceversa, dovranno essere rilasciati ai prezzi della tariffa ordinaria o di quella differenziale *A*, a seconda dei casi, riscuotendo sempre,

Digitized by Google

beninteso, in aggiunta ai prezzi stessi, la tassa di bollo e la sopratassa di cui l'Ordine di servizio N: 29 del 1909.

Dalla regola dell'applicazione della tariffa ordinaria, di cui al punto precedente, sono eccettuati i viaggi dalle stazioni delle linee Milano-Lecco, Usmate-Bergamo e Lecco-Bergamo a quelle della linea di Milano-Treviglio-Bergamo sulla quale già vige la tariffa pei treni accelerati omnibus e misti, e viceversa. Però tali viaggi dovranno essere effettuati mediante la rinnovazione, a Milano od a Bergamo, dei biglietti in base ai prezzi della ripetuta tariffa.

Nulla è innovato sulle linee Milano-Lecco, Usmate-Bergamo e Lecco-Bergamo per quanto concerne i viaggi con biglietti d'abbonamento ordinario o speciale, o con biglietti a itinerario combinabile o combinato, nè per quelli in base alle concessioni speciali od al regolamento pei trasporti militari; pei quali viaggi è pure conservato il servizio cumulativo fra le linee medesime e le altre linee della rete dello Stato, in base alle norme vigenti su queste ultime, e per tutte e tre le classi.

Potranno quindi essere rilasciati biglietti di abbonamento ordinario e speciale, e biglietti combinabili e combinati delle tre classi comprendenti percorsi sulle linee Milano-Lecco, Usmate-Bergamo e Lecco-Bergamo, e, pei viaggiatori aventi titolo alle concessioni speciali ed alle tariffe del regolamento pei trasporti militari, i biglietti potranno essere rilasciati direttamente per la stazione di definitiva destinazione, coi prezzi conteggiati in base alle rispettive tariffe ridotte per l'intero percorso cumulato e con la riscossione della tassa e sopratassa di bollo anche per i viaggi in partenza da stazioni delle linee suddette.

Tutti i biglietti delle categorie ora indicate, nonchè quelli a tariffa intera o differenziale *A*, e di andata-ritorno a tariffa normale e festivi, rilasciati per la seconda classe e comprendenti percorsi sulle linee Milano-Lecco, Usmate-Bergamo, Lecco-Bergamo, e così pure i biglietti di abbonamento ordinario e quelli a tariffa intera di treno diretto, di andata-ritorno normali e festivi, ed a serie in servizio interno di dette linee, stati rilasciati per la seconda classe, sono validi sulla linea medesima, senza ulteriore pagamento, per la 1ª classe dei treni accelerati, omnibus o misti adibiti al servizio locale e sprovvisti di vetture di 2ª classe.

Digitized by Google

Le stazioni delle linee Milano-Lecco, Usmate-Bergamo e Lecco-Bergamo riceveranno dal Controllo Prodotti di Firenze l'occorrente approvvigionamento dei nuovi biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno, nonchè le necessarie istruzioni per la compilazione della relativa contabilità.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 179. (SERVIZIO VIII).

Tariffa eccezionale N. 1062 P. V.

(Vedi ordine di Servizio N. 175-1910).

Col 31 luglio 1910 la tariffa eccezionale N. 1062 P. V., serie B e C, sarà estesa ai trasporti di *fieno* e *paglia comune* in partenza dalla stazione di *Ortanova* ed in destinazione di quelle di tutta la Rete dello Stato.

In conseguenza di ciò, nella intestazione delle serie B e C della eccezionale predetta, deve essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione di *Ortanova*.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 180. (SERVIZIO VIII).

Trasporto delle materie pericolose e nocive.

(Vedi Ordine di Servizio N. 88-910)

Nel gruppo 1° della categoria 13ª dell'allegato 9 alle tariffe devono essere aggiunti gli esplosivi « Solenite » e « Neonite ».

Uguali aggiunte sono da farsi nella nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità, col rimando all'allegato 9 ed alla categoria predetti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 181. (Servizio VIII).

Servizio italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 122-1910)

Col 1° luglio 1910 sono entrate in vigore le sottoindicate modificazioni ed aggiunte, che saranno pertanto da introdursi nell' attuate tariffa diretta italo-austro-ungarica (edizione 1° agosto 1904).

Pagina 165 - Elenco delle stazioni Austro-Ungariche - Le indicazioni ora esistenti per la stazione di *Munderfing* vanno annullate e sostituite come segue :

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Munderfing	K. k. St. B.	Hallein (+)	Hallein (+)	—	532	538	—	7	1-6	—

Pagina 285 - Tariffa eccezionale 13 - (ristampata col terzo supplemento) aggiungere alla Sede opportuna la detta stazione di *Munderfing* coi sotto indicati prezzi per quintale sino a Peri e Pontebba transito.

Peri transito						Pontebba transito					
a¹	a²	b¹	b²	c	d	a¹	a²	b¹	b²	c	d
—	1.79	—	—	—	—	—	1.17	—	—	—	—

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 182. (Servizio VII).

Trasporti delle derrate alimentari a carro completo.

(Vedi Ordine Servizio N. 72-1909).

L'unito grafico, che sostituisce l'allegato C. dell'Ordine di Servizio N. 72-1909 comprende gli itinerari stabiliti per i trasporti delle derrate a carro completo in relazione all'Orario Generale in vigore al 1 maggio 1910 ed alle successive modificazioni fino al 20 luglio 1910.

In tale grafico sono specialmente messe in evidenza le norme d'inoltro nei casi di maggiore, o minore quantità dei trasporti derrate che affluiscono alla stazione di Foggia e che sono diretti essenzialmente ai transiti di Pontebba, Cormons ed Ala.

Il punto 7° dell'Ordine di Servizio N. 72-1909 è sostituito dal seguente:

« 7. — Gli itinerari si dividono in principali, sussidiari « e complementari: questi ultimi destinati alle tradotte dalle « stazioni originarie del trasporto a quelle di completamento « del carico.

« Si hanno poi itinerari secondari per i trasporti di poca « entità, ed affluenti, per le provenienze dalle linee diramantisi « dalle principali.

« Alcuni degli itinerari secondari ed affluenti più impor- « tanti sono compresi nell'allegato C, ed i rimanenti, come pure « quelli complementari, saranno stabiliti dalle Divisioni del Mo- « vimento e Traffico in quanto occorra e di volta in volta, salvo « il benestare del Servizio VII prima della loro attuazione, « quando gli itinerari riflettono linee di vari Compartimenti.

« Comunque, ogni itinerario stabilito dalle Divisioni, come « ogni successiva variazione, deve essere di volta in volta co- « municata al Servizio VII ».

Il punto 21 dell'Ordine di Servizio N. 72-1909 è sostituito dal seguente:

« 21. — Allorquando un carro derrate deve essere com- « pletato nel carico in altre località (da farsi risultare sul mo- « dulo G· 167), la stazione originaria dovrà indicare l'itinerario

Digitized by Google

« (complementare) solo fino alla prima stazione di completa-
« mento, questa fino alla successiva, e così di seguito fino alla
« ultima di completamento, la quale indicherà sul detto modulo
« l'itinerario da seguirsi fino a destino, ovvero fino al transito
« di uscita. Ciò indipendentemente dal fatto che le stazioni di
« completamento possano, o meno, trovarsi fuori dell'itinerario
« diretto fra la mittente e la destinataria.

« Le stazioni di completamento dovranno fare risultare sul
« mod. G. 167 se il carico sia, o no, avvenuto e se nel limite
« delle tre ore prescritte, spiegando gli eventuali ritardi ».

Il punto 29 dell'Ordine di Servizio N. 72-1909 è sostituito dal seguente:

« 29. — Acciò i carri trasportanti derrate si possano fa-
« cilmente riconoscere dagli altri, la stazione mittente dovrà
« incollare sugli sportelloni, dai due lati del carro, apposite eti-
« chette di carta verde (mod. G. 279) portanti la dicitura « Der-
« rate » le quali etichette dovranno poi essere staccate a cura
« della stazione terminale, ovvero dal transito di confine al ri-
« torno del carro in Italia.

« Beninteso l'applicazione di tali etichette non esonera la
« stazione mittente dall'apposizione ai ganci di chiusura del
« carro del prescritto cartellino Mod. G. 263.

« Inoltre ai carri diretti all'estero, od ai transiti di confine,
« dovranno applicarsi sulle apposite tabelle le etichette Mod. G.
« 312, nonchè le speciali etichette Mod. G. 279, dall'A all'I) di-
« stinte per regioni di origine e per transiti di confine, (Vedi
« nell'allegato A dell'Ordine di Servizio N. 72-1909 la distinta
« di tali etichette) ».

Il punto 36 dell'Ordine di Servizio N. 72-1909 è sostituito dal seguente:

« 36. — Le stazioni di diramazione obbligate alla compi-
« lazione e trasmissione giornaliera del mod. G. 90 sono quelle
« indicate nell'allegato B distinte in tre gruppi; sub a), i tran-
« siti di confine; sub b), quelle stazioni che debbono iscrivere
« sul mod. G. 90 tutti i carri comunque in transito, anche senza
« cambiamento di treno; sub c), quelle che debbono iscrivere
« soltanto i carri da, o per le linee di diramazione, salvo a
« segnare, sul modulo stesso, anche i carri della linea princi-

Digitized by Google

« pale, quando per una qualsiasi causa dovessero ivi passare « da un treno all'altro ».

Il punto 39 dell' Ordine di Servizio N. 72-1909 è sostituito dal seguente:

« 39. — Sul mod. G. 90 deve riferirsi ogni irregolarità, « od anormalità, che riguarda il trasporto dei carri derrate « specialmente nei casi di mancato inoltro cogli itinerari pre- « scritti, nei quali casi le stazioni devono specificarne la causa « e se essa dipende da ritardo del treno d'arrivo indicarne la « entità. Mancando tale indicazione la stazione sarà tenuta sen- « z'altro responsabile del mancato inoltro.

« A tale riguardo si rammenta la esatta compilazione del « prospetto esistente in calce al ripetuto modulo G. 90 circa « l'arrivo e la partenza - anche se in orario - dei treni der- « rate.

« Dovrà inoltre riferirsi in caso di avarie (da specificarsi) « che abbiano fatto ritardare l' inoltro del carro, od abbiano « causato trasbordo della merce, se le medesime siano avve- « nute nella propria stazione, o in stazioni precedenti non inca- « ricate della compilazione del Mod. G. 90, rilevandone il « motivo dalle relative annotazioni praticate sui documenti di « trasporto; ed in genere dovrà riferirsi ogni causa di ritar- « dato inoltro.

« Così pure dovrà riferirsi quando i carri giungono o par- « tono privi dei relativi documenti di trasporto. In quest'ultimo « caso, occorre far conoscere nel modo più preciso e partico- « lareggiato da quali altri documenti sono scortati i carri, « nonchè riferire le pratiche fatte, i risultati conseguitine e « tutto quanto può essere necessario per stabilire dove e da « chi furono trattenuti i documenti originali, non omettendo « naturalmente di provvedere al pronto inoltro del carro nei « modi indicati al punto 31 del presente Ordine di Servizio. « Dovrà pure notificarsi quando la mancanza del duplicato ha « pregiudicato il pronto inoltro del carro, o la pronta con- « segna della merce ».

Il punto 40 dell'Ordine di Servizio N. 72-1909 è sostituito dal seguente;

« 40 - Le stazioni più importanti di diramazione (comprese « nell'allegato B del presente Ordine di Servizio) e quelle

Digitized by Google

« eventuali che verranno designate dal Servizio VII dovranno « altresì esporre sul detto prospetto in calce al Modulo G. 90 « i dati relativi alla composizione dei treni derrate ».

Il punto 41 dell'Ordine di Servizio N. 72-1909, è sostituito dal seguente:

« 41 - La tenuta del Mod. G. 90 deve essere affidata alla « gestione G. V.

« Per facilitare la compilazione alle stazioni che debbono « rimetterlo giornalmente queste dovranno servirsi del registro « scartafaccio Mod. G. 90ª. sul quale gli agenti della suindi- « cata gestione potranno raccogliere direttamente i dati rela- « tivi ai carri derrate, da trascriversi poi sui Moduli G. 90, che « dovranno così essere la copia fedele dello scartafaccio ».

Il punto 43 dell'Ordine di Servizio N. 72-1909 è sostituito dal seguente:

« 43 - I treni derrate serviti dal freno, Westinghouse sono « attualmente i seguenti: CC/PP/BB » per tutto il percorso « Napoli-Foggia-Bologna.

« Pertanto i carri sia per l'interno, che per l'estero, i « quali debbono essere inoltrati con detti treni, per tutto o parte « del loro percorso, dovranno essere muniti dell'apparecchio « del freno Wenstinghouse, od eccezionalmente della relativa « condotta; in caso di inadempimento le stazioni dovranno per « ogni carro fornire giustificazioni sul relativo foglio-itinerario « Mod. G. 167.

« Estendendosi ad altre condotte derrate o a tutte, il funzio- « namento del freno Westinghouse, si dovrà naturalmente osser- « vare quanto si è detto precedentemente per l'uso dei carri da « caricarsi di derrate ».

Il punto 45 dell'Ordine di Servizio N. 72-1909 è sostituito dal seguente:

« 45 - Ove si tratti di derrate destinate all'estero valgono « le disposizioni dell'Ordine di Servizio N. 187-1909 per ciò che « concerne la visita preventiva del carro, ed il visto del veri- « ficatore, che ha eseguito tale visita, dovrà farsi risultare sul « foglio di scorta (mod. H-104) come é prescritto, per tutti i « carri diretti all' estero, dal citato Ordine di Servizio N. 187 « di cui resta abrogato il V capoverso (Ordine di Servizio « N. 163-1910) ».

Digitized by Google

Nell'allegato B dell'Ordine di Servizio N. 72-1909 dovranno apportarsi le seguenti modificazioni :

« 1° - Nel gruppo b) sono da comprendersi le stazioni di « Milano P. Romana, Milano P. Sempione, Milano Lambrate « e Reggio Calabria Porto.

« 2° - Nel gruppo c) la stazione di Rifredi dovrà segnare « sul mod. G. 90 i tasporti da e per Firenze S. M. N. e da « e per i raccordi di Firenze P. Prato e di Firenze Campo di « Marte. La stazione di Sarzana dovrà segnare su tale modulo « i trasporti da e per la linea di Genova, anzichè quelli da e « per la diramazione di Parma ».

Nella occasione si raccomanda nuovamente alle stazioni di portare la loro massima attenzione ed il loro vivo interessamento sulla regolare esecuzione dei tsasporti derrate che costituiscono una vera risorsa pel nostro Paese, tenendo presente che col sollecito inoltro di tali trasporti si forniscono i mercati interni di derrate fresche e si potrà allargare lo smercio all'estero, con gran vantaggio dell'economia nazionale.

L'Ordine di Servizio N. 356-1909 resta abrogato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7 e 11.

Ordine di Servizio N. 183. (Servizio VIII).

Ristampa dell'allegato C al Regolamento pel trasporto dei passeggieri, bagagli, ecc. in servizio diretto ferroviario-marittimo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 118-1910)

Come è noto, in seguito all'apertura all'esercizio della linea Livorno-Vada di cui all'Ordine di Servizio n. 160-1910, sono variate le distanze fra diverse corrispondenze nei riguardi del servizio viaggiatori e bagagli.

Stante le numerose correzioni che, in conseguenza, sarebbero da apportarsi nella pagina 20 (allegato C.) del Regolamento pel trasporto dei passeggieri, bagagli, ecc. in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° luglio 1910), si è ritenuto opportuno di far ristampare, con tutte le correzioni necessarie, la pagina stessa, che sarà distribuita alle stazioni,

Digitized by Google

Allegato all'Ordine di Servizio N. 184-1910.

Distanze chilometriche delle stazioni del tronco Carpanè Valstagna-Primolano, della ferrovia della Valsugana, ai transiti di Bassano Veneto Castelfranco Veneto e Mestre, e servizi cui le stazioni stesse sono abilitate.

STAZIONI	LINEA alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate				DISTANZE dai transiti di		
		Grande Velocità	Piccola Velocità Accelerata	Piccola Velocità Ordinaria	Veicoli e Bestiame	Bassano Veneto	Castelfranco Veneto	Mestre
Cismon . .	Mestre-Bassano-Primolano	G	A	P	VB	23	42	74
Primolano .		G	A	P	VB	29	48	80

Digitized by Google

Aggiunte e modificazioni

al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio

Alla pag. 26 aggiungere le seguenti indicazioni:

Stazioni	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.). Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
(*) Roma Termini (3).	—	0.25 (4)	0.40	0.30	0.80	1.20	0.60	—	—	—	—	

In calce alla stessa pagina 26 aggiungere le seguenti note:
(3) Vedi le « Condizioni » a pagina 34.
(4) Si esige la provvigione di L. 0.10 per le operazioni di dazio consumo.

Digitized by Google

agenzie ed uffici interessati a cura dell'Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti di Firenze.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 184. (Servizio VII).

Apertura all'esercizio del tronco Carpanè Valstagna-Primolano al confine italo-austriaco, della ferrovia della Valsugana, ed estensione allo stesso tronco del servizio cumulativo.

(Vedi Ordini di Servizio N. 197 e 372-1908 ed 1, 58, 314 e 366-1909).

A datare dal 21 luglio 1910 si apre all'esercizio il tronco da Carpanè Valstagna a Primolano ed al confine italo-austriaco della ferrovia della Valsugana, e dalla data stessa viene esteso al tronco Carpanè Valstagna-Primolano il servizio cumulativo pei trasporti di merci, veicoli, bestiame, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri, già esistente pel tronco Mestre-Bassano Veneto-Carpanè Valstagna, sotto l'osservanza di tutte le condizioni e norme di cui agli Ordini di Servizio N. 197 e 372-1908 e 1, 58, 314 e 366 del 1909.

Le stazioni del nuovo tronco suddetto, le distanze di esse dai transiti di Mestre, Castelfranco Veneto e Bassano Veneto, nonchè le indicazioni riguardanti i servizi ai quali sono abilitate, risultano dal prospetto allegato.

In base al presente Ordine di Servizio e relativo allegato devono essere fatte opportune aggiunte nell'Ordine di Servizio N. 372 del 1908 e nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 185. (Servizio VIII).

Servizio italo-germanico

(Vedi Ordine di Servizio N. 45-1910).

Con effetto dal 15 luglio 1910, nella tariffa eccezionale N. 1 (Metalli e prodotti dell'industria metallurgica) del servizio diretto italo-germanico, edizione 1° aprile 1909, pagina 469-*a*,

Digitized by Google

il nome della stazione di « Delle transito in servizio colle ferrovie francesi P. L. M. » viene modificato come segue:

« Delle transito in servizio colle ferrovie francesi P. L. M. per Morvillars ed oltre ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 61. (Servizio VIII).

Modificazioni dei prezzi pel trasporto a domicilio a Roma Termini G. V.

(Vedi Circolare N. 43-1909).

A datare dal 15 luglio 1910 gli attuali prezzi pel trasporto a domicilio delle merci a G. V. a Roma Termini vengono sostituiti da quelli indicati nell'unito prospetto.

Per conseguenza a pag. 26 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907, si dovrà riportare quanto risulta dal prospetto medesimo ed a pag. 34 del Prontuario stesso, tanto nell'intestazione, quanto nella colonna « Località », dopo il nome della stazione di Roma Termini si dovrà aggiungere la lettera P. V. e nella colonna « Osservazioni » si dovrà annotare quanto segue:

« Per Roma Termini G. V. vedi nuovi prezzi a pag. 26 ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 62. (Servizio VIII).

Trasporti delle materie pericolose e nocive.

(Vedi Ordine di Servizio N. 88 e Circolare N. 46-1910).

Per le cartuccie cariche, indicate nella categoria 11 dell'allegato N. 9 alle tariffe, quando siano in numero non superiore alle 800, non è necessaria la licenza del Prefetto.

Pertanto, quando vengono presentate spedizioni di cartuccie cariche in quantità presumibilmente superiore alle 800, senza la detta licenza, le stazioni devono esigere, dai mittenti, una

Digitized by Google

dichiarazione scritta sulla lettera di porto, che il quantitativo delle cartuccie non supera il numero di 800, e che essi assumono la responsabilità di ogni e qualsiasi conseguenza derivante da tale dichiarazione.

Resta poi inteso che le stazioni devono sempre esigere la presentazione della licenza Prefettizia ogni volta che appaia evidente che il collo da spedirsi debba contenere più di 800 cartuccie o possa pesare oltre a 5 chilogrammi al netto dell'imballaggio d'uso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 63. (SERVIZIO VII).

Treni d'inoltro dei carri misti normali a P. V.

(Vedi Ordini di Servizio 151-1909 e 348-1909).

Viene pubblicato e distribuito al personale interessato il « Prospetto dei treni d'inoltro dei carri misti normali a P. V. », colle modificazioni agli itinerari introdotte fino a tutto il mese di giugno 1910.

Siccome d'ora in avanti questa pubblicazione verrà fatta una sol volta all'anno, si raccomanda che sia sempre tenuta in corrente colle varianti che verranno di volta in volta pubblicate sia agli itinerari dei carri misti che all'orario dei treni raccoglitori.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 7, 9, 11, 15 ai Capi squadra deviatori, deviatori, Capi squadra manovratori e manovratori.

Circolare N. 64. (SERVIZIO VII).

Permessi d'entrata nelle stazioni.

A datare dal 1° luglio 1910, la stazione di Roccaravindola è stata ammessa alla vendita dei biglietti d'ingresso di seconda categoria, sotto l'osservanza delle norme in vigore.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

Errata-Corrige

Ordine di Servizio N. 104 (*Boll. N. 20 del 19 maggio 1910*).
All'ultimo alinea dove dice « Vetture contemplate all'articolo *19* » sostituire « Vetture contemplate all'art. *18* ».

Digitized by Google

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4,00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ 8,00

Digitized by Google

ANNO III - N. 30. | 28 LUGLIO 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, luglio 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Digitized by Google

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Digitized by Google

Legge *n. 466 del 13 luglio 1910, riguardante provvedimenti a favore dei comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

TITOLO I.

Capo I.

Stipulazione dei mutui e ricostruzione dei fabbricati.

Art. 1.

I mutui ipotecari da concedere, a termini dell'art. 7 della legge 12 gennaio 1900, n. 12, per le ricostruzioni, nuove costruzioni e per le riparazioni rese necessarie dal terremoto del 28 dicembre 1908, nei comuni delle provincie di Catanzaro, Reggio Calabria e Messina, che saranno indicati con decreto Reale, non potranno rispettivamente superare il valore degli edifici o parte di edifici distrutti, od i due terzi del valore di quelli danneggiati.

Tale valore per le città di Messina e Reggio Calabria sarà desunto dall'ultimo imponibile catastale anteriore al terremoto del 28 dicembre 1908, capitalizzato al tasso dell'1,50 per cento. Per gli edifici non ancora soggetti ad imposte delle predette due città, e per quelli situati in tutti gli altri comuni il valore sarà determinato secondo le norme contenute nell'articolo 27 della legge 25 giugno 1906, n. 255.

Il valore così fissato in tutti i casi sarà aumentato di un

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, N. 170, del 21 luglio 1910.

Digitized by Google

terzo per le maggiori spese imposte dalle norme tecniche di ricostruzione.

In ogni modo il mutuo non potrà giammai eccedere l'ammontare della spesa prevista per la nuova costruzione, la costruzione e la riparazione dell'edificio.

Art. 2.

In mancanza di accordo tra il richiedente e l'Istituto mutuante la determinazione del valore sarà fatta da due Comitati, l'uno a Messina e l'altro a Reggio Calabria, e composti di un magistrato designato dal presidente del tribunale locale, che fungerà da presidente, di un ingegnere tecnico di finanza, designato dal ministro delle finanze, e di un delegato tecnico dell'Istituto mutuante.

Ai componenti i Comitati sarà dato un supplente, nei modi e con le forme di cui sopra.

Le decisioni dei Comitati sono definitive.

Art. 3.

I mutui di favore sono concessi, oltre che ai proprietari, agli usufruttuari, agli usuari ed ai creditori ipotecari, a norma dell'art. 27 della legge 25 giugno 1906, n. 255, e dell'art. 49 della legge 9 luglio 1908, n. 445, anche agli enfiteuti ed a coloro che abbiano acquistato, dopo la pubblicazione della presente legge, aree occupale da fabbricati distrutti, ovvero edifici danneggiati.

Il termine per chiedere la concessione dei mutui scadrà dopo 4 anni dalla pubblicazione della presente legge.

Fra gli enti indicati nell' art. 7, n. 2, della legge 12 gennaio 1909, n. 12, si intendono comprese le Camere di commercio.

Art. 4.

Il mutuatario, qualora non creda di ricostruire nella stessa area l'edificio o non possa ricostruirvi le parti superiori, avrà diritto di costruire nuovi edifici su di un'area diversa, purchè nell'ambito del territorio dello stesso Comune.

Digitized by Google

Art. 5.

Sono abrogati l'ultimo periodo del n. 2 dell'art. 7 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, e l'art. 14 del R. decreto 5 novembre 1909, n. 722.

Art. 6.

Qualora non esistano convenzioni in contrario, l'area d'un edificio distrutto o da riparare è comune al proprietario o ai proprietari del pianterreno ed al proprietario o ai proprietari dei diversi piani, e la quota di ciascun condomino è determinata in rapporto all'imponibile. Mancando l'imponibile, sarà determinata in rapporto al valore di ogni singolo piano antecedentemente al terremoto.

Ciascun proprietario ha il diritto d'interpellare i condomini per atto di ufficiale giudiziario se vogliono costruire. Il proprietario, che entro quindici giorni dalla interpellanza risponderà negativamente o non risponderà, perderà il diritto di ricostruire e di conseguire il mutuo, e solo potrà esigere dal condomino o dai condomini che rifabbricheranno l'indennizzo ai termini dell'art. 44, e nel valutare la indennità sarà tenuto conto del diritto al mutuo, che sarà conservato al condomino o ai condomini diligenti.

I proprietari dei piani superiori che eccedano l'altezza voluta dalle norme tecniche ed igieniche approvate col R. decreto 18 aprile 1909, n. 193, saranno dai condomini indennizzati per la quota del suolo loro spettante il di cui valore sarà aumentato di un terzo, ed avranno il diritto al mutuo per costruire in altre aree nel territorio dello stesso Comune.

Qualora i condomini del pianterreno e del piano elevabile, fino all'altezza consentita, o taluni di essi non vogliano ricostruire, i proprietari dei piani superiori possono sostituirli nel diritto di ricostruire, indennizzandoli delle loro quote di aree, tenendo conto, nel determinare le indennità, del diritto al mutuo. Se in tale richiesta di sostituzione concorrono diversi condomini e non sia possibile, per deficienza di spazio o di altezza, la ricostruzione di tutte le porzioni dello stabile a ciascuno appartenenti si procederà al sorteggio fra i concorrenti.

Digitized by Google

Il pretore, sulla domanda d'un condomino, delegherà un notaio, il quale, previo avviso agl' interessati, nell' ora e nel giorno dell' invito notificato per atto di ufficiale giudiziario, farà il sorteggio che designerà il condomino o i condomini che potranno ricostruire. Di tali operazioni sarà redatto verbale.

Colle stesse norme e colla stessa procedura del primo capoverso del presente articolo saranno regolati i rapporti dei comproprietari di una casa in comune.

Art. 7.

Ferma restando, circa l'ipoteca iscritta a garanzia del mutuo, la disposizione contenuta nell'art. 48 della legge 9 luglio 1908, n. 445, richiamato all'art. 7 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, l'edificio costruito, ricostruito o riparato con le somme prese a mutuo, giusta le disposizioni degli articoli precedenti, rimarrà soggetto alle ipoteche, ai canoni, censi e livelli preesistenti, fino alla concorrenza del suo valore, diminuito dei due terzi del capitale preso a mutuo.

Sull' edificio stesso risorgeranno i diritti di usufrutto, uso ed abitazione che gravavano il fabbricato distrutto o danneggiato in giusta proporzione alla consistenza del nuovo o dei nuovi fabbricati. In caso di conflitto giudicherà la magistratura speciale, di cui all'articolo 25.

La restrizione delle garanzie ipotecarie, di cui al primo comma del presente articolo, non importa alcuna riduzione dei crediti, nè delle altre garanzie personali e reali, ed i creditori ipotecari potranno sempre ottenere il trasferimento integrale delle loro ipoteche su altri beni del debitore se e come per legge.

Art. 8.

I danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 possono ottenere il mutuo dal Consorzio, o dagli altri Istituti mutuanti, quando anche gli edifici da riparare o da ricostruire fossero già stati colpiti dai terremoti del 1905 e 1907, e per l' intera somma occorrente alla riparazione o ricostruzione.

Digitized by Google

Art. 9.

Il contributo dello Stato nel pagamento delle semestralità dei mutui, ai sensi del n. 2, dell' art. 7 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, sarà commisurato alla intera somma occorrente per le nuove costruzioni, ricostruzioni e riparazioni, indipendentemente dalla somma che in fatto sarà corrisposta dall'Istituto mutuante.

Il contributo sarà in ogni caso destinato per intero al pagamento delle semestralità dei mutui.

Art. 10.

Per i mutui concessi dal Consorzio il Governo provvederà affinchè la quota del quarto di cui all'art. 13 del decreto-legge 5 novembre 1909, n. 722, possa anche, a domanda del mutuatario, essere rappresentata: *a*) o dal valore dell' area sulla quale deve effettuarsi la costruzione, ed in caso di riparazione anche dalla parte dell'edifizio utilizzabile; *b*) o da una garanzia ipotecaria, anche non di primo grado, sopra altro cespite, purchè sufficiente; *c*) o dalla garanzia di un ente intermedio.

Art. 11.

Il Governo è autorizzato a concedere la facoltà di fare mutui, nei termini e alle condizioni della legge 12 gennaio 1909, n. 12, e con le norme e le cautele che saranno stabilite in apposito regolamento, anche a società anonime o cooperative di lavori pubblici, le quali si costituissero col precipuo scopo di provvedere alle costruzioni nei comuni danneggiati.

Le Società predette godranno, oltre alle agevolazioni tributarie consentite dalle leggi 25 giugno 1906, n. 255, e 12 gennaio 1909, n. 12, e dal decreto-legge 5 novembre 1909, n. 722, anche di quelle consentite dalla legge sulle case popolari od economiche.

Digitized by Google

Art. 12.

La succursale in Reggio Calabria della sezione temporanea dell'Istituto « Vittorio Emanuele III » è costituita in ente autonomo, col titolo d' Istituto « Vittorio Emanuele III » per i danneggiati dai terremoti di Reggio Calabria. Ad essa è assegnato un capitale iniziale di L. 2,333,664.20 quota spettante alla provincia di Reggio Calabria in proporzione delle domande di mutui presentate dai danneggiati dei terremoti del 1905 e 1907 in detta provincia, sul patrimonio iniziale della sezione in L. 6,000,000 e sulle annualità di contributo già versatele dal tesoro dello Stato e dal Banco di Napoli.

Inoltre sulle 26 rate ancora da scadere a debito dello Stato e del Banco di Napoli, saranno annualmente versate al nuovo ente le quote spettantigli nella detta proporzione, rispettivamente in annue L. 220,157 e L. 33,023,55.

Il nuovo ente così costituito provvederà direttamente alle operazioni di mutuo già eseguite o da eseguire per i danneggiati dai terremoti del 1905 e 1907, secondo la legge 25 giugno 1906, n. 255, e le norme in essa contenute, purchè ai danni di detti terremoti non si siano sovrapposti quelli del terremoto 1908, nel qual caso le norme e le forme saranno quelle della legge 12 gennaio 1909. Provvederà inoltre, nei limiti della propria disponibilità, ai mutui da concedersi ai danneggiati dal terremoto 28 dicembre 1908 nella sola provincia di Reggio Calabria, secondo la citata legge 12 gennaio 1909 e le disposizioni della legge presente. Avrà infine facoltà di funzionare come ente intermedio presso il Consorzio, ai sensi del precedente art. 10, ed anche presso qualunque altro Istituto mutuante, dando garanzia sulle proprie attività per la quota del quarto di cui al citato articolo. Gli avanzi dei contributi dell'Istituto di Reggio, secondo l'art. 46 della legge 25 giugno 1906, n. 255, andranno a beneficio della sede del Credito agrario di Reggio Calabria.

Con apposito regolamento saranno determinate le norme di funzionamento di detto Istituto.

Digitized by Google

Art. 13.

Il Governo ha facoltà di coordinare le disposizioni della presente legge con quelle della legge 25 giugno 1906, n. 255, della legge 9 luglio 1908, n. 445, della legge 12 gennaio 1909, n. 12, del decreto-legge 3 agosto 1909, n. 595, e del decreto-legge 16 agosto 1909, n. 614.

Art. 14.

Le norme tecniche ed igieniche per le costruzioni, ricostruzioni e riparazioni degli edifici pubblici e privati, approvate col R. decreto 18 aprile 1909, n. 193, sono estese ai comuni di Librizzi, Montagna Reale, Naso, Oliveri, Patti, Raccuia, San Pietro sopra Patti, Sant'Angelo di Brolo ed Ucria.

CAPO II.

Unione messinese dei proprietari danneggiati dal terremoto.

Art. 15.

Nel centro urbano di Messina, i proprietari di edifici o di parte di edifici che sorgevano su aree rimaste fabbricabili secondo il nuovo piano regolatore, dovranno dichiarare se intendano provvedere direttamente alla loro riparazione o ricostruzione ed alla costruzione di nuovi edifici.

Quando i proprietari non facciano tale dichiarazione entro il termine di sei mesi dallo sgombro, eseguito ai sensi del R. decreto 7 novembre 1909, n. 728, del perimetro di aree su cui sorgevano o sorgono i loro edifici, o parti di edifici, questi e le aree passeranno in libera proprietà di un ente denominato « Unione messinese dei proprietari danneggiati dal terremoto ».

Nel caso di condominio o di edifici i cui piani appartenevano a diversi proprietari, la dichiarazione di un solo condomino o proprietario, basterà ad escludere il passaggio della proprietà dell'area o del fabbricato all'Unione, purchè egli dichiari di assumersi in proprio la riedificazione.

Digitized by Google

Art. 16.

All'unione messinese passeranno anche le aree di quei proprietari che dopo fatta la dichiarazione di cui all'articolo precedente, non abbiano entro i due anni iniziata la costruzione o che, avendola iniziata, non l'abbiano completata entro un congruo termine da assegnarsi, sopra istanza dell'Unione messinese, dal magistrato di cui all'art. 25.

Le disposizioni di questo e del precedente articolo si applicheranno anche a coloro i quali, a norma del 1° comma dell'art. 3, abbiano acquistato dai proprietari edifici danneggiati od aree su cui sorgevano fabbricati distrutti.

Art. 17.

Qualora, entro il termine di un'anno dalla data della pubblicazione del piano regolatore debitamente approvato, i proprietari di edifici o di parti di edifici distrutti o danneggiati, da espropriare per l'attuazione del piano stesso, non facciano la dichiarazioue di volere provvedere direttamente alla riscossione della relativa indennità, tutti i loro diritti passeranno alla Unione.

Nel caso di condominio, o di edifici i cui piani appartenevano a diversi proprietari, la dichiarazione di un solo condomino o proprietario basterà ad escludere il passaggio alla Unione del diritto all'indennità per l'intero stabile, alla condizione di cui all'ultimo comma dell'art. 15.

Art. 18.

L'Unione ha per oggetto:

1° di provvedere alla ricostruzione, costruzione o riparazione di edifici sulle aree di sua proprietà o su quelle che potrà acquistare nell'ambito del nuovo piano regolatore;

2° di contrarre per le dette costruzioni, ricostruzioni o riparazioni, e nei limiti di cui all'art. 1° della presente legge, mutui estinguibili per metà dallo Stato a norma dell'art. 7 della legge 12 gennaio 1909, n. 12;

Digitized by Google

3° di riscuotere le indennità dovute ai proprietari di stabili soggetti ad espropriazione, i quali non abbiano fatta la dichiarazione di cui all'articolo precedente;

4° di locare gli edifici costruiti o ricostruiti o di alienarli impiegando il ricavato delle alienazioni nel modo che sarà stabilito dallo statuto;

5° di emettere carature a norma dell'art. 20.

6° di ripartire ogni anno gli utili netti della gestione fra i singoli aventi diritto, in proporzione delle rispettive carature da essi possedute, e per un decimo al fondo di riserva;

7° di assumere l'assicurazione contro gli incendi, sia per gli edifici costruiti o ricostruiti dai privati, mediante pagamento da parte di questi del premio convenuto, sia per i fabbricat da essa costruiti o ricostruiti, mediante la formazione di un fondo speciale con una parte degli utili annuali, con le norme che saranno stabilite nel regolamento.

L'Unione avrà inoltre diritto di espropriare, secondo le norme dell'art. 44 e salve le limitazioni che potranno essere stabilite con decreto Reale, aree private comprese nell'ambito del piano regolatore, sulle quali, al 28 dicembre 1908, non sorgevano fabbricati o che non costituivano pertinenze di edifici distrutti o danneggiati.

Art. 19.

L'Unione messinese sarà amministrata da un Consiglio composto di nove membri, dei quali tre nominati dal Governo, uno dal Consiglio provinciale, due dal Consiglio comunale di Messina e tre eletti dai delegati degli interessati, secondo le norme del regolamento.

Il presidente sarà nominato tra i consiglieri con decreto Reale, sentito il Consiglio dei ministri,

Art. 20.

Il patrimonio dell'Unione è costituito dal valore delle aree con l'inerente diritto al mutuo, dagli edifici di cui agli articoli 15 e 16 e dall'indennità di espropriazione di cui all'articolo 17,

Digitized by Google

L'Unione messinese emetterà carature di L. 25 ciascuna per un ammontare complessivo equivalente al valore degli edifici che sorgevano su le aree passate in sua proprietà a termini degli articoli 15 e 16 e di quelli in ordine ai quali ha acquistato il diritto all'indennità di cui all'art. 18: valore che sarà determinato a norma degli articoli 1 e 2 della presente legge.

Il valore delle costruzioni rimaste sulle aree passate in proprietà dell'Unione, od eventualmente eseguite sulle medesime, non dà diritto ad un maggior numero di carature.

Le carature saranno attribuite nella misura dei nove decimi del valore di esse ai singoli proprietari od ai loro eredi, in ragione del valore delle rispettive proprietà determinato come sopra e diminuito di un decimo. Non saranno calcolate le frazioni non superiori a L. 12.50; quelle superiori a tale somma daranno diritto ad una caratura intera.

Il rimanente decimo del valore delle carature emesse sarà destinato alla formazione di un fondo di riserva per gli scopi indicati nel regolamento.

Le carature saranno nominative e non potranno essere vincolate, nè alienate se non dopo un triennio dalla loro assegnazione.

Art. 21.

Ai proprietari, agli enfiteuti e direttari di edifici o parti di edifici distrutti o danneggiati, gravati da iscrizioni ipotecarie, saranno assegnati i due terzi delle carature loro spettanti, diminuiti di un decimo, libere da qualsiasi vincolo, ad eccezione di quelli dipendenti dai diritti di usufrutto, uso ed abitazione e salva la ripartizione di esse a norma di legge.

Soltanto sull'altro terzo, diminuito di un decimo, i creditori ipotecari ed i creditori di canoni, censi e livelli potranno far valere le loro ragioni ed ottenere l'attribuzione totale o parziale di esse al valore nominale entro il primo triennio dalla loro assegnazione ed al valore effettivo successivamente, restando sempre salvo il diritto di cui al terzo comma dell'art. 7 della presente legge.

Digitized by Google

Art. 22.

A decorrere dalla data di costituzione dell'Unione messinese e per un quinquennio, lo Stato verserà all'Unione, a rate semestrali anticipate, una somma che sarà fissata annualmente per R. decreto, su proposta dei ministri del tesoro e dell'agricoltura, industria e commercio, e che non potrà essere superiore alle lire trentamila annue.

Art. 23.

L'Unione messinese potrà essere messa in liquidazione con decreto Reale, udito il Consiglio di Stato, e con le norme da stabilirsi nel decreto stesso.

Art. 24.

Le disposizioni degli articoli 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 e 23 della presente legge potranno essere estese con RR. decreti, anche ad altri dei Comuni indicati nel decreto Reale di cui all'art. 1.

CAPO III.

Magistrature speciali.

Art. 25.

Salva per l'attribuzione dei possessi immobiliari la competenza delle Commissioni istituite col R. decreto del 13 gennaio 1909, n. 13, e salva la competenza dei collegi arbitrali di cui all'art. 47 successivo, relativamente alla determinazione della indennità per le espropriazioni, la cognizione di tutte le questioni che potranno sorgere in ordine a diritti sugli immobili danneggiati o distrutti dal terremoto del 28 dicembre 1908 è deferita temporaneamente a tre collegi speciali, aventi sede rispettivamente a Messina, Reggio Calabria e Palmi.

I collegi eserciteranno la loro giurisdizione: il primo nella provincia di Messina, il secondo nei circondari di Reggio Cala-

Digitized by Google

bria e di Gerace, il terzo nel circondario di Palmi e nella provincia di Catanzaro.

Il collegio residente a Messina giudicherà anche delle questioni attinenti all'attribuzione e ripartizione delle carature da parte dell'Unione messinese fra gli aventi diritto.

Il collegio stesso e gli altri due sopraindicati giudicheranno poi delle questioni attinenti all'attribuzione ed alla ripartizione delle carature da parte delle altre Unioni di proprietari che potranno essere istituite ai sensi dell'art. 24.

Art. 26.

I collegi saranno costituiti da due magistrati di tribunale, di cui il più elevato in grado od il più anziano a parità di grado eserciterà le funzioni di presidente, e da un ingegnere, nominati con decreti Reali, su proposta rispettivamente del ministro guardasigilli e del ministro dei lavori pubblici.

A ciascuno dei componenti il collegio sarà dato un supplente nei modi e con le forme sopra indicate.

Con decreto Reale il numero dei collegi potrà essere aumentato o ridotto, modificando, ove occorra, le relative giurisdizioni.

Art. 27.

Le decisioni dei collegi saranno inappellabili se il valore della controversia non ecceda le L. 5000; oltre tale limite saranno soggette ad appello innanzi a collegi di secondo grado aventi sede, l'uno a Messina l'altro a Reggio Calabria, e composti di due magistrati di Corte di appello nominati per decreto Reale, su proposta del ministro guardasigilli, dei quali il più elevato in grado od il più anziano a parità di grado eserciterà le funzioni di presidente, e di un ingegnere capo del genio civile, nominato con decreto Reale su proposta del ministro dei lavori pubblici.

Anche ai componenti questo collegio sarà dato un supplente nominato come sopra.

Digitized by Google

Il collegio di appello residente a Messina eserciterà la sua giurisdizione nella provincia di Messina; quello residente a Reggio Calabria nelle due provincie di Reggio Calabria e di Catanzaro.

Art. 28.

Le decisioni dei collegi di 1° grado sono equiparate a sentenze di tribunale e quelle di 2° grado a sentenze di Corte di appello.

Dai mezzi straordinari d'impugnativa delle sentenze stesse è escluso il ricorso per Cassazione.

Art. 29.

I collegi di cui agli articoli precedenti hanno facoltà di procedere ad accessi locali per l'esecuzione di atti istruttori, o collegialmente o per mezzo di un loro delegato, anche estraneo al collegio.

Quando il collegio non creda di poter provvedere a mezzo di uno o più dei suoi componenti, e lo ritenga assolutamente indispensabile, avrà facoltà di far compiere accertamenti e rilievi tecnici locali da persone di piena sua fiducia e senza limitazione di scelta.

Il collegio fisserà un termine brevissimo entro il quale le dette persone dovranno presentare la loro relazione, la quale potrà essere anche verbale.

L'ufficio di segretario dei collegi sarà esercitato da funzionari delle cancellerie o segreterie giudiziarie

Art. 30.

Ferme restando le norme in vigore per il gratuito patrocinio, tutti gli atti del procedimento avanti ai collegi speciali, e tutti i provvedimenti di qualunque natura da essi emanati, comprese le relative copie da rilasciarsi alle parti, nonchè gli atti, scritti, e documenti che venissero prodotti dalle parti ai collegi saranno stesi su carta da bollo da centesimi cinquanta.

Con RR. decreti sarà stabilito quant'altro occorra per il funzionamento dei collegi e sarà fissato il giorno in cui cesseranno di funzionare.

Digitized by Google

TITOLO II.

CAPO I.

Aree e baracche.

Art. 31.

I terreni espropriati dallo Stato nei territori danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 sono ceduti ai rispettivi Comuni, fermi gl'impegni da esso assunti sia per alienazioni che per concessioni temporanee tanto gratuite che a condizione di favore, anche se non concretate in regolari atti prima della pubblicazione della presente legge. Il prezzo delle alienazioni non ancora corrisposto dagli acquirenti a tale data sarà riscosso dai Comuni.

I canoni per le occupazioni temporanee di aree espropriate dallo Stato e passate in proprietà dei Comuni saranno a questi direttamente corrisposti dai concessionari a partire dal 1° gennaio dell'anno immediatamente successivo a quello della pubblicazione della presente legge.

Non saranno ceduti ai Comuni quei terreni che potranno occorrere allo Stato per le proprie esigenze, o per provvedere ad opere o servizi pubblici. Lo Stato inoltre potrà, per gli scopi anzidetti, chiedere la retrocessione gratuita dei terreni già ceduti quando non siano ancora stati utilizzati. Qualora però i terreni siano già stati dai Comuni temporaneamente concessi, l'eventuale onere per la revoca della concessione sarà a carico dello Stato.

Art. 32.

Tutti i diritti spettanti allo Stato sulle aree da esso occupate temporaneamente sono ceduti ai Comuni, i quali riscuoteranno i canoni delle eventuali concessioni già fatte dallo Stato a decorrere dalla data stabilita al primo capoverso dell'articolo precedente. Lo Stato conserva però sempre il diritto di disporre di quelle aree che gli occorreranno per le proprie esigenze o per provvedere ad opere o servizi pubblici.

Digitized by Google

Art. 33.

Le baracche costruite a spese dello Stato e destinate esclusivamente a ricovero personale nei territori danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908, nonchè tutte le opere, oggetti ed attrezzi ad esse pertinenti sono ceduti ai rispettivi Comuni, ai quali spetta di riscuotere i canoni, che saranno determinati sentito il genio civile, a seconda delle località, degli ambienti occupati, e della qualità e dell'ampiezza della baracca, e che saranno pagati da tutti gli utenti a partire dal 1° gennaio 1911.

Parimenti sono ceduti ai Comuni le baracche ed i padiglioni per ricovero personale costruiti o donati da Governi esteri o da Comitati, e consegnati allo Stato senza alcuna espressa destinazione. I canoni per l'uso di tali baracche e padiglioni saranno, dopo detratte le spese di manutenzione, versati alla Congregazione di carità del Comune.

Sono escluse dalla cessione le baracche ed i padiglioni che lo Stato crederà di riservare per propri usi o per abitazione dei propri funzionari.

Ai terreni su cui sorgono le baracche ed i padiglioni ceduti ai Comuni, siano essi espropriati od occupati temporareamente, si applicano le disposizioni dei due articoli precedenti per quanto riguarda il diritto dello Stato di ottenerne la retrocessione o di disporne per le proprie esigenze o per provvedere ad opere e servizi pubblici.

Sono anche cedute ai Comuni le baracche costruite in seguito ai terremoti del 1905 e del 1907 e che non siano già state alienate. Per l'uso di esse i Comuni avranno diritto di imporre un canone secondo i criteri su accennati.

Art. 34.

Il pagamento delle indennità occorrenti per l'eventuale proroga dell'occupazione temporanea dei terreni sui quali sorgono le baracche ed i padiglioni passati in proprietà dei Comuni per effetto dell'articolo precedente resta a carico di questi

Digitized by Google

Art. 35.

I Comuni avranno facoltà di alienare i terreni espropriati dallo Stato, ceduti loro a norma dell'art. 31, come pure di cambiare in qualsiasi modo la loro destinazione. L'alienazione, ottenuto il nulla osta del Ministero dei lavori pubblici, dovrà essere fatta a norma dell'art. 183 della legge comunale e provinciale (testo unico approvato con R. decreto 21 maggio 1908, n. 269), ed alla stipulazione dei relativi contratti dovrà sempre intervenire un rappresentante dell' intendenza di finanza.

Avranno altresì la facoltà di concederli in enfiteusi a scopo edilizio. Il diritto di affrancazione non potrà essere esercitato dall'enfiteuta se non decorso il periodo di sessant'anni dalla data della concessione enfiteutica.

Il prezzo ricavato da queste vendite, come da quelle di cui all'ultima parte del primo comma dell'art. 31, dovrà essere impiegato nell'attuazione dei piani regolatori o nell'esecuzione di opere di interesse pubblico, preferibilmente intese a riparare i danni recati dal terremoto.

Art. 36.

I Comuni, prima di fare concessioni temporanee di aree espropriate e passate in loro proprietà o di aree occupate temporaneamente e ad essi consegnate, dovranno ottenere il nulla osta del genio civile nei riguardi dell'interesse dello Stato.

Art. 37.

Gli attuali concessionari dei terreni espropriati dallo Stato, se nell'atto di concessione fu loro accordata la facoltà di ottenerne l'acquisto mediante il pagamento del prezzo di costo, la conserveranno, sempre quando non si oppongano motivi di interesse pubblico. In caso di divergenza fra Comuni e concessionari decide in modo definitivo il ministro dei lavori pubblici, al quale spetterà inoltre di determinare il prezzo di costo dell'area.

Digitized by Google

Art. 38.

Effettuata la cessione ai rispettivi Comuni delle aree, delle baracche e dei padiglioni di cui agli articoli 31 e 33 saranno di competenza del sindaco, su conforme deliberazione della Giunta comunale:

a) la concessione, la vendita, la revoca, la dichiarazione di decadenza e qualsiasi altro provvedimento relativo alle baracche;

b) le concessioni temporanee di aree per un periodo non superiore a cinque anni, la revoca, la dichiarazione di decadenza e qualsiasi altro provvedimento relativo alle concessioni stesse.

Le alienazioni di aree, le concessioni delle medesime per una durata eccedente i cinque anni, nonchè tutti i provvedimenti ad esse relativi, dovranno sempre essere autorizzati dal Consiglio comunale, e sottoposti all'approvazione della Giunta provinciale amministrativa.

Sono abrogati gli articoli 1 e 2 del decreto Reale 18 aprile 1909, n. 216, ed ogni altra disposizione che sia contraria o incompatibile con le disposizioni della presente legge.

Capo II.

Piani regolatori - Espropriazioni ed opere pubbliche.

Art. 39.

I Comuni, indicati nell'art. 1 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, che, entro tre anni dalla pubblicazione della presente legge, abbiano fatto piani regolatori e di ampliamento del loro centro urbano e rispettive frazioni sono autorizzati a contrarre mutui con la Cassa dei depositi e prestiti, delegando a garanzia anche i proventi del dazio consumo e di altri cespiti comunali aventi carattere continuativo.

I mutui saranno ammortizzabili in cinquanta anni, e lo Stato contribuirà per la metà nel pagamento delle annualità, comprensive degli interessi e dell'ammortamento, quando i Comuni non possano provvedere alle relative spese con le risorse dei

Digitized by Google

loro bilanci, eventualmente integrate con i proventi dell'addizionale.

All'atto dell'approvazione del piano o con successivo R. decreto sarà stabilito il limite massimo della somma, che potrà essere chiesta a muto ai sensi del 1° comma. Entro tale limite potranno essere contratti uno o più mutui a seconda delle esigenze dipendenti dallo svolgimento del programma da attuare, debitamente accertate dal ministro dei lavori pubblici di concerto con quelli dell'interno e del tesoro.

E' abrogato il termine di cinque anni, posto dall'art. 5 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, per la formazione dei piani regolatori o d'ampliamento.

Art. 40.

Contro i decreti Reali che approvano i piani regolatori nei Comuni di cui all'articolo precedente non è ammesso alcun gravame.

Art. 41.

Nello stato di previsione del tesoro per l'esercizio 1910-1911 sarà inscritta la somma di L. 450,000 per provvedere al pagamento della metà a carico dello Stato delle annualità dei mutui di cui all'articolo precedente.

Negli esercizi successivi le nuove assegnazioni progressive destinate al medesimo scopo non potranno superare le lire 450,000 annue.

La somma non impegnata in ciascun esercizio si porterà in aumento a quella dell'anno seguente.

Art. 42.

La parte straordinaria del bilancio dei comuni di Messina, Reggio Calabria e Palmi relativa ai lavori del piano regolatore e d'ampliamento dovrà essere approvata anche dal Ministero dell'interno: e i verbali di espropriazione, i contratti di appalto e le deliberazioni con le quali si autorizzano i pagamenti delle relative spese, prima di essere approvati dalle com-

Digitized by Google

petenti autorità, dovranno essere sottoposti al visto di un delegato del Ministero dei lavori pubblici.

La predetta disposizione potrà con decreto Reale essere estesa ad altri Comuni di cui al primo comma dell'art. 39.

Art. 43.

Con i decreti Reali di approvazione dei piani regolatori e di ampliamento nei Comuni di cui all'art. 1 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, o con gli altri successivi potrà essere concessa la facoltà di estendere la espropriazione ai beni confinanti ed attigui in una determinata zona, con diritto al Comune di rivendere le aree per tal modo acquistate.

Tale facoltà di espropriazione e di rivendita potrà essere estesa in generale a tutti i beni cadenti entro le zone destinate alla fabbricazione, quando la si ritenga indispensabile ai fini del piano.

I Comuni di cui all'articolo precedente, che abbiano ottenuto il concorso dello Stato nella spesa per l'attuazione del loro piano, e che abbiano alienato aree in base alla facoltà loro concessa dal primo e secondo comma, dovranno restituire allo Stato la metà dell'indennità pagata per l'espropriazione di esse, quando a questa siasi provveduto coi fondi del mutuo sussidiato. Qualora il ricavato dell'alienazione fosse inferiore all'indennità pagata, sarà versata invece la metà del ricavato stesso.

Art. 44.

Alle espropriazioni occorrenti per l'esecuzione dei piani regolatori e di ampliamento nei Comuni di cui all'art. 1 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, si applicheranno le disposizioni della legge 25 giugno 1865, n. 2350, valutando i beni espropriati nello stato in cui si troveranno al momento dell'espropriazione, salve però sempre le disposizioni degli articoli 41, 42 e 43 della legge stessa.

I proprietari danneggiati espropriati conserveranno il diritto di contrarre il mutuo in conformità degli articoli precedenti sopra altra area nell'ambito del territorio del Comune.

Digitized by Google

Art. 45.

Le espropriazioni per l'attuazione dei piani regolatori e d'ampliamento dovranno essere eseguite entro tre anni dalla pubblicazione dei piani stessi debitamente approvati, quando riguardino edifici distrutti o resi inabitabili o bisognevoli di riparazioni straordinarie in conseguenza del terremoto.

Trascorso questo termine, il proprietario avrà diritto, abbandonando il fondo, di farsi liquidare dal Comune le indennità dovutegli a norma dell'articolo precedente.

Il pagamento delle indennità dovrà essere eseguito o immediatamente o per metà all'atto dell'espropriazione e per l'altra metà in cinque rate annuali, con l'interesse del 4 per cento decorrente dal giorno dell'espropriazione o dell'abbandono.

Tutte le altre espropriazioni potranno invece essere eseguite entro il termine che sarà stabilito per l'attuazione dei rispettivi piani.

Art. 46.

Le indennità per le espropriazioni, nei Comuni di c[illegible] l'art. 1 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, eseguite dallo Stato e dalle Amministrazioni provinciali e comunali, per qualsiasi scopo, ovvero da privati per l' impianto di stabilimenti industriali e commerciali, atti a favorire il risorgimento economico dei Comuni stessi, e dichiarati di pubblica utilità ai sensi del R. decreto 6 maggio 1909, n. 264; nonchè quelle per le espropriazioni occorrenti alla costruzione di nuovi centri abitati ed all'ampliamento degli esistenti nelle località indicate all'art. 2 del R. decreto 15 luglio 1909, n. 542, ed a tutti i lavori di spostamento degli abitati in Calabria e nella provincia di Messina, previsti dalla legge 9 luglio 1908, n. 445, saranno determinate secondo le norme di cui al precedente art. 44.

Le stesse norme indicate nell'art 44 saranno applicabili alle espropriazioni già fatte dallo Stato, qualora l' indennità non sia ancora stata accettata o definitivamente liquidata all'atto della pubblicazione della presente legge; ma le indennità per le espropriazioni dei terreni dovranno essere determinate in base alla condizione in cui i beni espropriati si trovavano nel

Digitized by Google

27 dicembre 1908 prima del terremoto. Sono abrogate le disposizioni contenute nell'ultimo comma dell'art. 3 e l'art. 4 della legge 12 gennaio 1909, l'art. 3 del R. decreto 25 aprile 1909, n. 217, l'art. 3 del R. decreto 6 maggio 1909, n. 264, l'art. 4 del R. decreto 15 luglio 1909, n. 542 ed ogni altra disposizione in quanto sia contraria alla presente legge.

Art. 47.

Qualora i proprietari espropriati non accettino l'indennità loro offerta ai sensi degli articoli 44 e 46, questa sarà fissata dai collegi arbitrali istituiti con il decreto Reale 25 novembre 1909, n. 756.

Il magistrato presidente di ciascuno di tali collegi sarà nominato dal ministro guardasigilli; e le nomine degli altri due membri dovranno essere rinnovate in seguito alla pubblicazione della presente legge.

La procedura innanzi al Collegio arbitrale sarà quella determinata dal R. decreto 24 marzo 1910, n. 158.

Art. 48.

Nei Comuni ai quali non si estende la giurisdizione dei Collegi arbitrali, di cui all'articolo precedente, la determinazione delle indennità offerte e non accettate sarà inappellabilmente fatta da Collegi arbitrali composti da tre membri di cui uno nominato dalla Deputazione provinciale, l'altro dall'espropriante; il terzo membro sarà un magistrato designato dal presidente del tribunale del luogo. La presidenza del Collegio sarà assunta dal magistrato. La procedura sarà quella stabilita dal Codice di procedura civile.

Art. 49.

In aggiunta alle somme disponibili dei porti di Messina e di Reggio Calabria in base alle leggi 14 luglio 1889, n. 6280, e 13 marzo 1904, n. 102, 25 giugno 1906, n. 255 e alla tabella di riparto approvata con decreto Ministeriale del 29 aprile 1908 è autorizzata:

Digitized by Google

a) la spesa di L. 9,500,000 per opere ed espropriazioni occorrenti alla sistemazione del porto di Messina secondo il nuovo piano regolatore già approvato;

b) la spesa di L. 1,500,000 per l'ampliamento, l'arredamento e la sistemazione del porto di Reggio Calabia.

Gli enti interessati nei due porti sopraddetti sono esonerati dal pagamento dei contributi ancora dovuti allo Stato a termini della legge 2 aprile 1885, n. 3095 (testo unico) per opere ordinarie e straordinarie eseguite anteriormente alla pubblicazione della presente legge.

Dalla data di tale pubblicazione gli stessi enti sono esonerati dal contributo delle spese straordinarie autorizzate dalla presente legge e da quelle sopraindicate, fermo rimanendo per essi l'obbligo del contributo per le spese ordinarie.

Lo stanziamento per l'esecuzione dei lavori di cui alla lettera *a*) viene per l'esercizio 1910-911 fissato in L. 1,000,000; ed in L. 3,000,000 quelli per gli esercizi 1911-912 e 1912-13. Lo stanziamento per i lavori di cui alla lettera *b*) avrà principio dall'esercizio 1912-1913, e sarà di L. 500,000. Gli stanziamenti successivi saranno per ambedue i lavori fatti secondo il bisogno.

Per le espropriazioni da eseguirsi per la sistemazione del porto di Messina sono applicabili le disposizioni dell'art. 45 della presente legge.

Il termine di tre anni decorrerà dalla data della pubblicazione del piano particolareggiato dei lavori debitamente approvato.

Art. 50.

Cessano di far parte degli immobili assegnati al Ministero della guerra e saranno, per la parte che loro possa occorrere, assegnati al Ministero dei lavori pubblici, ed all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato i seguenti immobili:

a) la cittadella di Messina con i fabbricati, bastioni, fossati e spalti che la compongono;

b) la piazza d'armi di Terranova pure in Messina con il bastione denominato Don Blasco e la tettoia ad esso attigua;

c) le aree ed i fabbricati che si trovano nella spianata

Digitized by Google

detta di San Ranieri limitatamente però alle parti che al presente sono in uso all'Amministrazione della guerra.

Il trasferimento degl'immobili, di cui sopra, sarà regolato con le modalità che verranno stabilite di comune accordo fra le Amministrazioni interessate.

Gl'immobili saranno dal Ministero della guerra riconsegnati al Demanio nello stato in cui si trovano completamente sgombri dei materiali mobili di pertinenza dell'Amministrazione della guerra, la quale avrà però facoltà di asportare gli oggetti di arredamento fissi esistenti nei vari fabbricati e di demolire ed asportare le baracche, che si trovano nei terreni che abbandona.

Art. 51.

Per la riparazione, ricostruzione o nuova costruzione degli edifici pubblici dello Stato in Messina, Reggio Calabria e negli altri luoghi danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908, è autorizzata una prima assegnazione di L. 14,500,000 da ripartirsi in sei rate di cui due di L. 2,000,000 per gli esercizi 1910-911 e 1911-912, tre di L. 2,500,000, per gli esercizi 1912-913, 1913-914 e 1914-915 e l'ultima di L. 3,000,000, per l'esercizio 1915-916.

Sulla detta somma saranno prelevate L. 1,500,000 e L. 250,000 da assegnare rispettivamente al bilancio del Ministero della guerra e a quello della marina, con decreto del ministro del tesoro; nonchè i fondi per l'esecuzione delle opere contemplate nell'allegata tabella *A* che forma parte integrante della presente legge.

La residua somma sarà iscritta nel bilancio dei lavori pubblici,

Art. 52.

Il fondo di L. 5,000,000, autorizzato con l'art. 16 della legge 5 giugno 1906, n. 255, viene aumentato di L. 500,000, e destinato:

1° al pagamento degl'impegni, che all'atto della pubblicaziane della presente legge, risulteranno assunti ai sensi dell'articolo citato:

Digitized by Google

2° ai sussidi che verranno accordati per la ricostruzione o riparazione degli edifici di uso pubblico non appartenenti allo Stato nei Comuni danneggiati dal terremoto del 1905 e del 1907 ed in quelli di cui all'art. 1 della legge 12 gennaio 1909;

3° ai lavori di costruzione del palazzo di giustizia di Catanzaro e di una caserma a Monteleone Calabro ed ai lavori di riparazione degli edifici carcerari e delle scuole di proprietà comunale gravemente danneggiate per effetto del terremoto del 1905 nelle Provincie Calabresi, e per le quali siano state presentate le relative domande nei termini prescritti dal regolamento, approvato con R. decreto 24 dicembre 1906, n. 670.

La nuova assegnazione di L. 500,000 sarà inscritta nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, ripartita in rate uguali in cinque esercizi a cominciare da quello 1911-912 in aggiunta agli stanziamenti da iscriversi per effetto del citato art. 16.

Art. 53.

Alle permute di aree dello Stato, di valore anche superiore alle L. 100,000 con aree di proprietà dei Comuni, indicati nel R. decreto di cui all'articolo primo della presente legge, sono applicabili le disposizioni dell'art. 12 della legge 12 dicembre 1908, n. 783.

Le aree di pertinenza comunale, occorrenti per l'esecuzione di opere in servizio dello Stato, saranno cedute dai Comuni stessi gratuitamente in quanto trovino un corrispettivo nelle aree passate in proprietà dei comuni agli effetti dell'art. 31 della presente legge.

Art. 54.

Pel ripristino delle linee tramviarie urbane ed extra-urbane di Messina, nonchè per il collegamento a mezzo di tramvia dei due quartieri della Mosella e della Giostra, il Governo, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato, è autorizzato a concedere una sovvenzione annua chilometrica

Digitized by Google

non superiore a L. 2000, sotto l'osservanza delle altre prescrizioni stabilite dall'art. 18 della legge 12 luglio 1908, n. 444 per le tramvie extra-urbane.

Uguale sovvenzione potrà essere accordata per l'impianto di una tramvìa urbana nella città di Reggio Calabria dal confine settentrionale a quello meridionale del Comune, col collegamento dei quartieri superiori, per un percorso non superiore a dieci chilometri.

La relativa spesa verrà prelevata dai fondi stanziati e da stanziarsi nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici a norma del citato art. 18 della legge 12 luglio 1908.

Art. 55.

L'approvazione dei progetti di tutte le opere contemplate dalla presente legge equivale a dichiarazione di pubblica utilità.

Art. 56.

Le spese da parte dei Comuni per l'esecuzione dei piani regolatori debitamente approvati, per la costruzione dei pubblici edifici, per ogni altra opera richiesta in conseguenza del terremoto del 28 dicembre 1908 sono dichiarate obbligatorie e come tali saranno iscritte nei relativi bilanci.

Art. 57.

A tutti i lavori dipendenti dal servizio speciale pei terremoti nelle tre provincie di Calabria e in quella di Messina, qualunque ne sia l'importo, nonchè per qualsiasi altra opera da eseguirsi nelle Provincie suddette in esecuzione della legge 25 giugno 1906, n. 255, o di altre leggi, che non superi la spesa di L. 40,000 saranno applicabili le norme contenute negli ultimi tre capoversi dell'art 1 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, sostituendo all'ispettore compartimentale l'ingegnere capo dell'ufficio del genio civile.

Digitized by Google

Art. 58.

Per provvedere a tutti i servizi tecnici relativi ai terremoti del 1905, 1907, 1908 ed alla vigilanza sull'applicazione delle norme tecniche ed igieniche approvate con R. decreto 18 aprile 1909, n. 193, nonchè per sollecitare la esecuzione delle opere pubbliche in Calabria, contemplate dalle leggi 25 giugno 1906, n. 255, e precedenti, è aumentato il ruolo organico del Real corpo del genio civile, il quale rimane stabilito, dal 1° luglio 1910, in conformità della tabella *B* annessa alla presente legge.

La spesa di L. 289,100, all'uopo occorrente, sarà prelevata in parte dai fondi stanziati per provvedere ad opere straordinarie nei Comuni colpiti dal terremoto, autorizzati dalla presente legge, ed in parte dai fondi stanziati per l'esecuzione delle opere pubbliche in Calabria, autorizzate dalle leggi sopradette.

Dai fondi stessi saranno pure prelevati gli assegni agli ingegneri, aiuti, disegnatori ed assistenti provvisori da assumersi in temporaneo servizio per la durata dei singoli lavori.

Art. 59.

Gli uffici del genio civile nelle tre provincie di Calabria e in quelle di Messina, saranno costituiti, quanto al personale tecnico, nel modo indicato nella tabella *C* allegata alla presente legge.

Le modificazioni che in seguito si rendessero necessarie nella costituzione di detti uffici saranno approvate con decreto Reale.

Al personale di cui nella tabella *C* sarà aggiunto il personale d'ordine e di servizio, entro i limiti dei ruoli organici e quello provvisorio nella misura richiesta dalle esigenze del servizio.

Art. 60.

Entro il termine di un biennio dalla pubblicazione della presente legge i posti d'ingegnere allievo del genio civile potranno essere conferiti, senza esame, ai laureati in ingegneria civile o industriale nelle RR. scuole di applicazione, negli isti-

Digitized by Google

tuti tecnici superiori o politecnici o scuole superiori politecniche, i quali:

1° non abbiano superato il trentesimo anno di età;

2° siano classificati in ordine di merito nel primo decimo dei laureati in ciascuna delle scuole o degli Istituti predetti nel corso scolastico nel quale ottennero la laurea.

Il limite di età, di cui al precedente n. 1, è portato a 35 anni per i laureati nelle scuole ed Istituti predetti che si trovino a prestare servizio in qualità di ingegneri o aiutanti provvisori negli uffici del genio civile all'atto della pubblicazione della presente legge.

Con decreto del ministro dei lavori pubblici, sentito il Comitato del personale, saranno stabilite le norme per le nomine di cui al presente articolo.

Art. 61.

Le disposizioni degli articoli 45 e 47 della legge 3 settembre 1906, n. 522 sono estese all'unione messinese ed agli enti pubblici, costituiti o che potranno costituirsi per la costruzione nel Regno di edifici pubblici o privati, sempre che la loro costituzione sia autorizzata per legge o per decreto Reale, e lo Stato vi contribuisca con concorsi, sussidi ed agevolazioni nella somministrazione dei capitali.

Art. 62.

In aumento dei fondi di cui al secondo comma dell'art. 22 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dalla legge 25 giugno 1909, n. 372, il ministro del tesoro fornirà all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, che la inscriverà nelle entrate straordinarie del bilancio, la somma di lire 25 milioni, per provvedere al ripristino e miglioramento di strade e fabbricati ed a nuovi impianti ed edifici provvisori o definitivi, occorrenti sulle ferrovie medesime, in seguito ai danni prodotti dal terremoto. Le corrispondenti spese si comprenderanno fra quelle straordinarie di cui all'art. 21 della legge 7 luglio 1907, n. 429, ed i relativi interessi e l'ammortamento si comprenderanno fra le spese accessorie della parte ordinaria del bilancio ferroviario.

Digitized by Google

La indicata somma di L. 25 milioni verrà iscritta per 15 milioni nel bilancio dell'esercizio 1909-910, e per 10 milioni nel bilancio dell'esercizio 1910-911 ad un apposito capitolo con la denominazione « Spese straordinarie per lavori e provviste in dipendenza del terremoto del 28 dicembre 1908 ».

Art. 63.

È classificata fra le strade nazionali ed aggiunta all'elenco approvato con Regio decreto 23 marzo 1884, n. 2197, con effetto dal 1° gennaio 1911, la strada provinciale n. 53 della legge 30 maggio 1875, n. 2521, da Capo di Orlando per Santa Domenica a Randazzo, nelle provincie di Messina e di Catania.

A tale strada verrà assegnato il numero che risulterà spettarle da una nuova numerazione delle strade nazionali del Regno, da farsi con Regio decreto.

TITOLO III.

Provvedimenti tributari e disposizioni generali.

Art. 64.

Parte delle aree demaniali che risulteranno disponibili nella zona falcata nel porto di Messina, dopo l'assegnazione degli spazi necessari ai servizi del porto e della ferrovia sarà concessa, verso pagamento di un equo canone annuo, per la istituzione di depositi franchi ai sensi della legge 6 agosto 1876, n. 3261.

Art. 65.

Agli stabilimenti industriali che, entro quindici anni dalla data della pubblicazione della presente legge, sorgeranno in apposita zona secondo il piano che all'uopo verrà presentato dai municipi di Messina, di Reggio e di Villa San Giovanni all'approvazione del Governo oltre i benefici tributari stabiliti dalla legge 15 luglio 1906, n. 383, sono estese le agevolezze doganali accordate dagli articoli 7, 9 e 11 della legge 8 luglio 1904, n. 351, per il risorgimento economico della città di Napoli.

La predetta zona, le cui opere sono dichiarate di pubblica

Digitized by Google

utilità, sarà considerata come aperta agli effetti del dazio consumo.

In tutti i Comuni indicati dal R. decreto di cui all'art. 1 della presente legge, il termine di 10 anni per fruire delle esenzioni decennali dalle imposte, di cui agli articoli 3 e 4 della legge 15 luglio 1906, n. 383, è prorogato di anni quattro. Si intendono compresi nei beneficii di cui alla suddetta legge gli opifici ricostruiti in seguito al terremoto del 28 dicembre 1908, senza pregiudizio dell'applicazione dell'art. 7, n. 1, della legge 12 gennaio 1909, n. 12.

Art. 66.

Per la durata di un quinquennio dalla data della pubblicazione della presente legge non sono applicabili alle navi che approdino nei porti di Messina e di Reggio e alle navi ed ai galleggianti addetti al servizio interno dei porti stessi le tasse ed i diritti contemplati dagli articoli 20 a 35 inclusivo della legge 23 luglio 1906, n. 318, e dall'art. 2 della legge 21 dicembre 1905, n. 590.

Le navi di costruzione estera addette alla navigazione, che vengano trasformate in galleggianti e destinate al servizio interno del porto di Messina, non sono sottoposte al dazio di confine stabilito dalla voce n. 183 della vigente tariffa doganale. Però se queste navi siano poi destinate al servizio interno di altri porti del Regno, verranno sottoposte al pagamento di tale dazio, se non siano trascorsi cinque anni dalla data della loro trasformazione.

Per le navi che abbiano pagate in altro dei porti del Regno le tasse di ancoraggio, valevoli per trenta giorni o per dodici mesi, non sarà computato nel periodo di validità delle tasse il tempo durante il quale le navi avranno soggiornato nei porti di Messina e di Reggio.

Art. 67.

La tassa di registro sui trasferimenti per atti tra vivi a titolo oneroso, relativi a fabbricati nuovi costruiti di pianta, fabbricati dichiarati inabitabili, se anche ricostruiti dopo la pubblicazione di questa legge, e ad aree fabbricabili nei Co-

muni della provincia di Messina e delle Calabrie danneggiati dai terremoti 1905, 1907 e 1908, è ridotta a un quinto della misura normale.

Da questa riduzione sono esclusi i trasferimenti fra parenti sino al quarto grado incluso, fra coniugi e fra gli sposi.

La riduzione è limitata ai soli due primi trasferimenti che seguiranno nei cinque anni dalla pubblicazione di questa legge.

Art. 68.

L'acquirente che, nel termine di tre anni dal contratto di acquisto, non giustifichi al competente Ufficio del registro, di avere costruito il fabbricato sull'area acquistata, sarà tenuto al pagamento della differenza fra l'importo della tassa normale di registro e quello della tassa pagata in misura ridotta come all'articolo precedente.

Art. 69.

La riduzione di cui all'art. 67 è estesa alle tasse ipotecarie di trascrizione e d'iscrizione, ferma sempre la tassa minina di L. 2; alle tasse di registro ed ipotecarie concernenti i prestiti fatti dall'acquirente nel termine di cinque anni dall'acquisto per il pagamento del relativo prezzo e alle tasse di registro dovute sugli atti di quietanza dipendenti dai prestiti.

La stessa riduzione è estesa alla tassa di registro dei contratto di appalto per costruzione, ricostruzione e restauro dei fabbricati, di cui all'art. 67, nello stesso limite di tempo di cui nel primo comma di questo articolo; ma trattandosi di contratti per scrittura privata la riduzione ha luogo solo quando la registrazione e il pagamento della tassa seguano nei termini di legge.

Non è ammessa la riduzione della tassa alla misura di favore per le scritture private senza data e con la data in qualunque modo alterata.

Art. 70.

I decreti di espropriazione per causa di pubblica utilità dei beni stabili compresi nell'area dei piani regolatori dei Comuni danneggiati, saranno registrati colla tassa fissa di L. 1,20 e trascritti all'ufficio delle ipoteche colla tassa fissa di L. 2.

Digitized by Google

Tutti gli atti preparatori e complementari del procedimento di espropriazione, compresi i certificati e gli atti e documenti che occorrono agli espropriati per la riscossione del prezzo, eccezione fatta degli atti giudiziari per opposizione alla perizia amministrativa, sono esenti dalle tasse di bollo.

Per le relative volture catastali è dovuto il diritto fisso di L. 1 per ciascun decreto di espropriazione.

Art. 71.

Le tasse sulle successioni di persone perite nel disastro del 28 dicembre 1908, o per effetto di lesioni riportate in tale disastro, è ridotta alla metà di quella che sarebbe dovuta in base alla tabella annessa alla legge 23 gennaio 1902, n 25, allegato *C*, se il valore netto dell'asse ereditario non superi le L. 10,000 e sia devoluto a discendenti in linea retta, che abbiano domicilio o residenza stabile nei Comuni colpiti dal disastro.

Art. 72

I benefici accordati da questa legge non derogano agli altri privilegi di tassa sanciti dalle leggi precedenti, in quanto siano più favorevoli ai contribuenti, ma non potranno cumularsi con i medesimi.

Art. 73.

L'Amministrazione provinciale di Messina è autorizzata a concedere una indennità per una volta tanto pari a 12 dodicesimi del rispettivo stipendio annuale ai suoi impiegati e dipendenti residenti nel capoluogo, e pari a otto o quattro dodicesimi a coloro che risiedono in Comuni ove fu constatata una percentuale di danni non inferiore rispettivamente al 50 o al 30 per cento.

L'istessa facoltà è accordata all'Amministrazione provinciale di Reggio, ma limitata a 10 dodicesimi per i funzionari residenti nel capoluogo di Reggio.

L'amministrazione comunale di Messina è autorizzata a concedere ai suoi impiegati e dipendenti un'indennità per una volta tanto non eccedente i dodici dodicesimi del rispettivo sti-

Digitized by Google

pendio annuale; quella di Reggio Calabria una indennità pari a dieci dodicesimi; quelle dei Comuni dove fu accertato un danno nella percentuale non minore del 50 per cento un'indennità pari a otto dodicesimi; quelle infine dei Comuni dove il danno non è minore del 30 per cento un'indennità pari a quattro dodicesimi.

Le suddette indennità saranno rimborsate sui proventi di cui all'art. 2 della legge 12 gennaio 1909.

Sarà tenuto conto per tutti di qualsiasi somma che a tale titolo sia stata già eventualmente concessa sui detti proventi dal 1° gennaio 1909.

Art. 74.

Nei comuni di cui all'art. 1 della legge 12 gennaio 1909 dove per le verifiche già eseguite fu constatata una percentuale di case distrutte o inabitabili in proporzione non minore del 50 per cento .l' esonero di imposte e sovrimposte accordato coi RR. decreti 17 novembre 1909, n. 723, e 6 febbraio 1910 n. 58, e colla limitazione di cui nei suddetti decreti, è esteso fino al 31 dicembre 1913.

Le sovrimposte condonate saranno inscritte nei bilanci provinciali e comunali, e rimborsate alle Provincie e ai Comuni sui proventi di cui all'art. 2 della legge 12 gennaio 1909.

Art. 75.

Nei comuni indicati nell'art. 1 della legge 12 gennaio 1909, alle istituzioni pubbliche di beneficenza, oltre la concessione dei mutui ipotecari saranno accordate sui proventi menzionati nell'art 2 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, assegnazione nei limiti delle somme necessarie per le riparazioni o ricostruzione delle sedi o dei fabbricati indispensabili per l'adempimento degli scopi delle istituzioni medesime, quando dimostrinó di non potere coi loro mezzi ordinari far fronte alle relative spese.

Parimenti sui proventi medesimi sarà attribuito alle Camere di commercio di Messina e di Reggio Calabria pel pareggio dei loro bilanci e per la costruzione dei loro edifizi un contributo annuo dal 1° gennaio 1910 a tutto il 1913 di L. 80,000 a Messina e di L. 40,000 a Reggio.

Digitized by Google

Art. 76.

Al Fascio agrumario di Messina, che dovrà costruire sulla zona industriale già concessagli, sono estesi anco i benefici della legge 27 febbraio 1908, n. 89 sulle case popolari ed economiche.

Art. 77.

La facoltà accordata dal Governo del Re con l'art. 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, concernente provvedimenti a favore dei danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 già prorogata fino al 30 giugno 1910 colla legge 28 dicembre 1909, n. 791, è prorogata fino al 31 dicembre 1910.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo di Stato, sia inserita nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 13 luglio 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI — SACCHI — FANI — FACTA — RAINERI — TEDESCO — SPINGARDI — CREDARO — LEONARDI-CATTOLICA.

Visto, *Il guardasigilli:* FANI.

(Omissis)

Digitized by Google

LEGGE *n. 167 del 13 luglio 1910, riguardante provvedimenti e disposizioni in seguito al terremoto del 7 giugno 1910 ed a quello del 25 agosto 1909.* (1)

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue;

Art. 1.

E' autorizzata la spesa di L. 1,400,000 per provvedere ai bisogni e ad opere urgenti nei comuni colpiti dal terremoto del 7 giugno 1910, e per riparare le case danneggiate nei Comuni stessi, o ricostruire case abbattute o demolite appartenenti a persone di condizione povera.

Questa somma sarà stanziata nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per L. 700,000 nello esercizio finanziario 1909-910 e per L. 700,000 nell'esercizio 1910-911.

Dei Comuni predetti sarà compilato apposito elenco da approvarsi con R. decreto.

Sul detto fondo di L. 1,400,000 saranno pure prelevate le somme necessarie:

a) per eseguire lavori indilazionabili per consolidamento di frane aggravate o cagionate dall'ultimo terremoto;

b) per sussidiare, nella proporzione del 50 per cento, i lavori di ricostruzione e riparazione delle scuole e degli edifici pubblici comunali o di enti morali aventi scopo di beneficenza, e di edifici di uso pubblico, danneggiati dal terremoto nei Comuni sovra indicati. Il sussidio sarà corrisposto anche per l'acquisto di altri edifici in sostituzione di quelli danneggiati.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* n. 170 del 21 luglio 1910.

Digitized by Google

Art. 2.

Per la riparazione e ricostruzione, tanto da iniziare, quanto in tutto od in parte eseguita, dei fabbricati urbani e rustici danneggiati o distrutti dal terremoto 7 giugno 1910 nelle provincie di Avellino e di Potenza e nei comuni di Baronissi, Calvanico e Laviano in provincia di Salerno, potranno essere consentiti ai privati dalle Casse di risparmio, dagli Istituti di Credito fondiario o cooperativo, nonchè dalla Cassa di risparmio del Banco di Napoli col proprio fondo di riserva, mutui ipotecarî; i quali non potranno avere durata maggiore di 30 anni, e saranno rimborsati col sistema delle semestralità costanti, comprendenti l'interesse non superiore al 4 per cento e la quota di ammortamento, col concorso dello Stato che pagherà la metà delle quote semestrali aumentata di un decimo per tenere sollevato l'Istituto mutuante delle eventuali perdite.

A questi mutui sono applicabili le disposizioni degli articoli 19, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 27 e 29 della legge 25 giugno 1906, n. 255 e degli articoli 48 a 51 della legge 9 luglio 1908, n. 445.

Il contributo dello Stato sarà inscritto nel bilancio del Ministero del tesoro.

Art. 3.

I lavori di cui all'art. 1 sono dichiarati di pubblica utilità e ad essi sono applicabili le disposizioni dei capoversi 2, 3 e 4 dell'art. 1° della legge 12 gennaio 1909, n. 12, quelle dell'art. 3 della legge medesima, escluso l'ultimo comma, nonchè le disposizioni dei regi decreti 28 gennaio 1909, n. 68, 6 febbraio 1909, n. 45, 6 maggio 1909, n. 255 e 3 agosto 1909, n. 600.

I trasporti in ferrovia dei materiali acquistati dall'Amministrazione dello Stato per provvedere ai bisogni dipendenti dal terremoto saranno valutati in ragione di centesimi due e mezzo per tonnellata-chilometro ed il relativo importo sarà inscritto nel bilancio delle ferrovie dello Stato allo attivo fra gli introiti a rimborso di spesa ed al passivo fra le spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria.

Digitized by Google

Art. 4.

Nei Comuni danneggiati dal terremoto indicati nel Regio decreto di cui all'art. 1 è sospesa la riscossione della 3a, 4a 5a e 6a rata dell'imposta erariale e della sovraimposta provinciale e comunale sui fabbricati e sui terreni per l'anno 1910.

Durante la sospensione dell'imposta si farà luogo al relativo sgravio totale o parziale con effetto dal giorno della distruzione totale o parziale degli edifici.

Le rate della imposta e della sovrimposta sospesa e non compresa negli sgravi saranno ripartite in 24 rate e pagate con quelle che andranno a scadere negli anni dal 1912 al 1915.

A carico dello Stato sarà corrisposta alle provincie di Avellino e di Potenza, ai comuni di Baronissi, Calvanico e Laviano in provincia di Salerno, ed ai Comuni di cui all'art. 1, per le rate di sovrimposta sui terreni e sui fabbricati scadute e da scadere nel periodo di cinque anni dalla data del terremoto del 7 giugno 1910, la differenza fra l'ammontare dei tributi riscossi nel 1909 e quelli applicati nel periodo medesimo.

Per tale spesa si faranno le occorrenti inscrizioni nel bilancio del Ministro del tesoro.

Per le riparazioni, ricostruzioni e nuove costruzioni rese necessarie dal terremoto del 7 giugno 1910 è accordata l'esenzione dall'imposta fabbricati per 10 anni, dal giorno in cui l'edificio sarà divenuto atto all'uso o abitazione.

Art. 5.

La Cassa dei depositi e prestiti è autorizzata a concedere ai Comuni indicati nell'art. 1, prestiti ammortizzabili nel periodo di 50 anni, sia per trasformare debiti già contratti con la stessa Cassa, sia per riscattare debiti assunti con altri enti o privati fino al 6 giugno 1910.

Le quote di sovrimposte sospese e non sgravate, che siano vincolate a favore della Cassa dei depositi e prestiti o della Sezione autonoma di credito comunale e provinciale saranno ripartite col carico dei relativi interessi in 24 rate bimestrali e pagate con quelle che andranno a scadere dal 1912 al 1915.

Digitized by Google

Art. 6.

I Comuni di cui all'art. 1°, anche nell' interesse degli Istituti di beneficenza o di altri enti morali, allo scopo esclusivo di procurarsi i mezzi per le somme a loro carico necessarie a riparare i danni del terremoto, possono contrarre mutui con la Cassa depositi e prestiti nei limiti strettamente necessari.

Questi mutui saranno rimborsabili in 50 anni col sistema delle semestralità costanti, comprendenti l' interesse e la quota di ammortamento, col concorso dello Stato che pagherà la metà degli interessi.

Art. 7.

I contratti di mutuo previsti dalla presente legge, saranno soggetti alla tassa fissa di registro di una lira.

Art. 8.

E' autorizzata la spesa non superiore a L. 200,000 per provvedere ai bisogni ed opere urgenti nei Comuni colpiti dal terremoto del 25 agosto 1909 nelle provincie di Siena e Grosseto.

Le disposizioni contenute nella presente legge sono applicabili ai suddetti Comuni e il Monte dei Paschi di Siena è autorizzato a fare il servizio dei mutui a senso dell'art. 2 della legge medesima.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stalo.

Data a Roma, addì 13 luglio 1910.

VITTORIO EMANUELE

LUZZATTI — SACCHI — FACTA — TEDESCO — RAINERI.

Digitized by Google

LEGGE N. *439 del 13 luglio 1910 che approva le eccedenze di impegni per la somma di Lire 4.674.715,29 verificatesi sulle assegnazioni di alcuni capitoli del bilancio dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1908-909.*

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

E' approvata l' eccedenza d' impegni di L. 674.715,29 (lire seicentosettantaquattro mila settecentoquindici e centesimi ventinove) sull'assegnazione del capitolo n. 3 « Spese del servizio mantenimento e sorveglianza » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l' esercizio finanziario 1908-909.

Art. 2.

E' approvata, come eccedenza di impegni, la iscrizione di L. 4.000.000 (lire quattro milioni) al capitolo n. 18-*bis* « Trasporti di persone e cose ed altre spese occasionate dal terremoto del 28 dicembre 1908 (R. decreto n. 159 del 18 marzo 1909) » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l' esercizio finanziario 1908-909, bilanciata da una eguale somma iscritta in entrata e che per L. 947.416,56 deriva dal R. decreto 18 marzo 1909, n. 159, e per L. 3.052 583,44 è già compresa in altri capitoli del bilancio passivo.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 13 luglio 1910.

VITTORIO EMANUELE

Visto, *Il guardasigilli:* FANI.

TEDESCO.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale del Regno* n. 166, del 16 luglio 1910.

Digitized by Google

R. D. *n. 211 del 27 marzo 1910 che approva le nuove condizioni e tariffe per il servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D' ITALIA.

Veduto l'art. 272 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, sui lavori pubblici, all. *F*;

Veduti gli articoli 38 e 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429, sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse all'industria privata;

Veduto l'art. 3, secondo comma, della legge 25 giugno 1909, n. 372, che apporta talune modificazioni ed aggiute alla legge 7 luglio sopracitata;

Ritenuta l'urgenza di attivare la riforma del servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna, perchè possa il commercio sardo prontamente fruire dei benefici che gliene conseguiranno;

Veduta la legge 16 luglio 1907, n. 385, concernente le tariffe eccezionali, e precisamente la conversione in legge dei Regi decreti 24 giugno, 27 luglio e 3 agosto 1903, nn. 249, 369 e 378; 11 luglio, 22 settembre e 7 novembre 1904, nn. 429, 569 e 636, per la riduzione di tariffe ferroviarie;

Ritenuta l'opportunità di ridurre quanto più possibile il numero delle serie dei prezzi e dei trasporti delle merci a piccola velocità in servizio cumulativo per conseguire la massima semplificazione;

Ritenuto d'altronde che possono abolirsi le serie dei prezzi corrispondenti alle tariffe eccezionali in servizio cumulativo perchè sono insignificanti i trasporti eseguiti in servizio cumulativo in base alle anzidette tariffe eccezionali;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 121 del 24 maggio 1910.

Digitized by Google

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, d'accordo coi ministri, segretari di Stato del tesoro, dell'agricoltura, industria e commercio, della marina e delle poste e telegrafi;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate le nuove condizioni e tariffe per il servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna, in conformità dell'annesso progetto (1), che, firmato d'ordine Nostro dai ministri proponenti, forma parte integrante del presente decreto.

Art. 2.

I prezzi dei trasporti, indicati nell'unito progetto, comprendono, per i percorsi ferroviari, le tasse erariali stabilite dalle leggi 6 aprile 1862, n. 542 e 14 giugno 1874, n. 1945 (serie 2a).

I prezzi stessi comprendono inoltre, per i percorsi sulle ferrovie di Stato, le sopratasse erariali stabilite dalla legge 29 marzo 1909, n. 101.

Tali prezzi non comprendono invece la tassa di bollo, di cui al testo unico della legge sul bollo, nè la sovratassa di bollo stabilita dalla legge 12 gennaio 1909, n. 12 modificata con la legge 27 giugno 1909, n. 411, che saranno riscosse a parte, oltre il costo della stampa di ciascun biglietto, stabilito in cent. 10.

Art. 3.

Sono abolite le tariffe eccezionali, nei soli riguardi dei trasporti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna, di cui alla legge 16 giugno 1907, n. 335.

---

(1) È stato pubblicato in fascicoli a parte sotto il titolo: « Condizioni e Tariffe pel servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna ».

Digitized by Google

Art. 4.

Con decreto del ministro dei lavori pubblici, previ accordi con le Amministrazioni partecipanti al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna, sarà stabilita la data di attivazione delle condizioni e tariffe di cui all'art. 1 (1).

Art. 5.

Con decreto del ministro dei lavori pubblici saranno stabilite, d'accordo con le Amministrazioni interessate, le relazioni fra le quali, tenuto conto del movimento viaggiatori, delle spedizioni di bagagli e bicicli, e del traffico merci, sarà attuato il servizio comulativo di cui all'art. 1 (2).

Quando poi se ne manifestasse l'opportunità, dette relazioni potranno essere aumentate e detto servizio potrà essere esteso ad altri transiti dalle Amministrazioni suddette d'accordo fra loro.

Art. 6.

Nel termine stabilito dall'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429, il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma addì 27 marzo 1910.

VITTORIO EMANUELE.

SONNINO - RUBINI - SALANDRA - LUZZATTI
BETTÒLO - DI SANT'ONOFRIO.

Visto, *il Guardasigilli*: FANI.

---

(1) Con D. M. del 19 luglio 1910 è stata stabilita la data di attivazione 28 luglio 1910.

(2) Le relazioni sono state approvate con D. M. del 20 maggio 1910.

Digitized by Google

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 186.-1910.

ELENCO delle stazioni delle Ferrovie dello Stato ammesse al servizio cumulativo ferroviario - marittimo con la Sardegna.

Acireale
Acqui
Adria
Alba
Alcamo Calatafimi
Alessandria
Alezio
Altamura
Ancona
Apricena
Aquila degli Abruzzi
Aragona Caldare
Arezzo
Arona
Asciano
Ascoli Piceno
Asti
Augusta
Avellino
Aversa
Avezzano
Bagni di Lucca
Bagni di Montecatini
Barcellona
Bari
Barletta
Battipaglia
Bellisio Solfare
Belluno
Benevento
Bergamo
Bisceglie
Bologna
Bolzaneto
Borgo a Mozzano
Borgomanero
Borgo Panigale
Borgo S. Donnino
Borgosesia
Borgotaro
Bra
Brescia
Brindisi Stazione
Busalla
Busto Arsizio
Caltagirone
Caltanissetta
Cambiano Santena
Camogli
Campobasso
Campoligure
Canelli
Canicatti
Cantalupo Castellazzo
Capua
Carmagnola
Carovigno
Carpi
Carrara
Casale Monferrato
Casalnuovo
Casalpusterlengo
Cascina
Caserta
Casoria Afragola
Cassino
Castel Fiorentino
Castellamare Adriatico
Castellamare di Stabia
Castellaneta
Castelvetrano
Castrogiovanni Calascibetta
Catania Stazione
Catanzaro Sala
Cava dei Tirreni
Cava Tigozzi
Ceccano
Cecina
Certaldo
Chiaravalle
Chiasso
Chiavari
Chieri
Chieti
Chieuti Serracapriola
Codogno
Collecchio
Collegno
Como S. Giovanni
Condove
Contursi
Cornuda
Corsico
Cosenza
Costigliole d'Asti
Cotrone
Crema
Cremona
Crusinallo
Cuneo
Domodossola
Empoli
Fabriano
Felizzano
Feltre
Ferrara
Figline
Fiorenzuola
Firenze C. di Marte
Firenze S. M. N.
Firenze P. P.
Foggia
Foligno
Forlì
Fossano
Francavilla a Mare
Frattamaggiore Grumo

Digitized by Google

Frosinone
Galatina
Gallarate
Galugnano
Genova P. P.
Giardini Taormina
Giarre Riposto
Gioia del Colle
Gioia Tauro
Giovinazzo
Girgenti
Grignasco
Grosseto
Isola Liri
Ivrea
Iesi
Lavagna
Laveno Mombello
Lecce
Lecco
Legnago
Legnano
Lercara
Levanto
Licata Stazione
Lioni
Livorno S. Marco
Lodi
Loreto
Lucca
Lugo
Luino Stazione
Magenta
Maglie
Manfredonia
Mantova
Marsala
Massafra
Melzo
Messina Centrale
Milano Centrale
Milano P. G.
Milano P. R.
Milano P. T.
Milazzo
Modena

Modica
Molfetta
Moncalieri
Mondovi
Monopoli
Monte Amiata
Montebelluna
Montelupo
Montenero
Montepulciano
Montevarchi
Monza
Mortara
Napoli C.
Narni
Navacchio
Nervi
Nicastro
Nocera Inferiore
Nola
Novara
Novi Ligure
Oleggio
Omegna
Orbetello
Ortona
Padova
Palermo
Paola
Parma
Partinico
Patti
Pavia
Perugia
Pesaro
Pescara
Pescia
Pessione
Piacenza
Piedimulera
Pieve Monsummano
Pinerolo
Pisa C.
Pisa P. F.
Pistoia
Poggibonsi

Polignano a Mare
Pontedecimo
Pontedera
Portici
Porto Empedocle Stazione
Porto S. Giorgio
Potenza Inferiore
Pozzolo Formigaro
Prato
Quinto al Mare
Ragusa
Rapallo
Ravenna
Recco
Reggio di Calabria Centr.
Reggio d' Emilia
Rho
Rifredi
Rimini
Rivarolo Ligure (stazione e docks)
Rolo Novi
Roma Termini
Roma Trastevere
Roma Tuscolana
Rossano
Rossiglione
Rovigo
S. Agata di Militello
S. Donnino
S. Giovanni a Teduccio
S. Giuseppe di Cairo
S. Margherita Ligure
S. Martino della Battaglia
S. Miniato Fucecchio
S. Severo
S. Spirito Bitonto
S. Vittoria
Salerno
Saluzzo
Sampierdarena
Santhià
Savigliano
Savona Letimbro
Savona Marittima
Schio

Digitized by Google

Senigallia	Sulmona Introdacqua	Trani
Seregno	Suzzara	Trapani
Serravalle Scrivia	Taranto	Trinitapoli
Sesto Calende	Teramo	Udine
Sesto Fiorentino	Termini Imerese	Varallo Sesia
Sesto S. Giovanni	Ternate Varano Borghi	Varese
Sestri Levante	Terni	Vasto
Settimo	Terranova di Sicilia	Venezia S. Lucia
Siena	Tivoli	Vercelli
Signa	Torino di Sangro	Verona P. Vescovo
Sinalunga	Torino Dora	Vicenza
Siracusa stazione	Torino P. N.	Vigevano
Somma Lombardo	Torino P. S.	Villa S. Giovanni
Sondrio	Torre Annunziata Città	Viterbo P. Fiorentina
Soresina	Torre dei Passeri	Vittoria
Spezia	Torre Pellice	Volterra
Spoleto	Tortona	Voltri

Digitized by Google

Allegato B all'Ordine di Servizio N. 186-1910.

Esempi di tassazione di BAGAGLI e BICICLI (biciclette)

1. — Chilogrammi 65 di bagaglio da Roma a Cagliari. (via Civitavecchia-Golfo Aranci).

Quota Ferrovie dello Stato da Roma a Civitavecchia L. 0.31 × 7 = L. 2.17	L.	2.17
Spese locali a Civitavecchia L. 0.10 × 7 = L. 0.70; tassa minima .	»	1.00
Quota marittima da Civitavecchia a Golfo Aranci L. 0.11 × 7 = L. 0.77	»	0.77
Spese locali a Golfo Aranci L. 0.05 × 7 = L. 0.35.	»	0.35
Quota Ferrovie Sarde da Golfo Aranci a Cagliari L. 1.16 × 7 = L. 8.12.	»	8.12
	L.	12.41
Prezzo arrotondato	L.	12.45
Tassa di bollo	»	0.10
Totale	L.	12.55

2. — Chilogrammi 38 di bagaglio da Roma a Nuoro (via Civitavecchia-Golfo Aranci-Chilivani-Ozieri).

Quota Ferrovie dello Stato da Roma a Civitavecchia L. 0.32 × 4 = L. 1.28.	L.	1.28
Spese locali a Civitavecchia L. 0.10 × 4 = L. 0.40; tassa minima .	»	1.00
Quota marittima da Civitavecchia a Golfo Aranci L. 0.12 × 4 = L. 0.48 ; tassa minima.	»	0.60
Spese locali a Golfo Aranci L. 0.05 × 4 = L. 0.20; tassa minima . .	»	0.25
Quota Ferrovie Sarde da Golfo Aranci a Nuoro L. 0.83 × 4 = L. 3.32 .	»	3.32
	L.	6.45
Tassa di bollo	»	0.10
Totale	L.	6.55

3. — Una bicicletta sciolta da Firenze S. M. N. a Sassari (via Civitavecchia-Golfo Aranci).

Quota Ferrovie dello Stato da Firenze S. M. N. a Civitavecchia, prezzo per macchina	L.	4.65
Spese locali a Civitavecchia, tassa per macchina	»	1.00
Quota marittima da Civitavecchia a Golfo Aranci, prezzo per macchina.	»	2.00
Spese locali a Golfo Aranci, tassa per macchina.	»	0.25
Quota Ferrovie Sarde da Golfo Aranci a Sassari, prezzo per macchina.	»	1.90
	L.	9.80
Tassa di bollo	»	0.10
Totale	L.	9.90

Digitized by Google

Esempi di tassazione di NUMERARIO e MERCI

1° L. 1700, pesanti Kg. 5,200 da Terni a Torralba, transiti Civitavecchia-Golfo Aranci.

Percorrenza:	Terni–Civitavecchia	Km.	193
	Civitavecchia–Golfo Aranci. . . .	»	—
	Golfo Aranci–Torralba	»	115
	Totale . . .	Km.	308

Tassazione:	Percorso ferroviario L, 0.5236 × 4	= L.	2.10
	» marittimo L. 1.05 × 4	= »	4.20
	Tassa di bollo	»	0.10
	Totale. . .	L.	6.40

2° L. 1050, pesanti Kg. 10.500 da Modica a Oristano, transiti Palermo-Cagliari.

Percorrenze:	Modica–Palermo	Km.	327
	Palermo–Cagliari	»	—
	Cagliari–Oristano	»	95
	Totale . . .	Km.	422

Tassazione: Percorso ferroviario:

tariffa del numerario

L. 0.7174 × 3 . . . . . . = L. 2.16

tariffa generale sul peso

Km. 422 × 0.452 × 0,010 . = » 1.91

Totale . . . L. 4.07

ed arrotondando L. 4.10

Percorso marittimo:

tariffa del numerario L. 1.05 × 3 . . .	= L.	3.15
tariffa sul peso	»	0.90
Tassa di bollo	»	0.10
Totale . . .	L.	8.25

3° Valore L. 450, pesante Kg. 0.059 da Tirso a Novi Ligure, transiti Portotorres-Genova, facoltativi, chiesti dal mittente.

Percorrenza:	Tirso–Portotorres (via Chilivani) . .	Km.	145
	Portotorres–Genova	»	—
	Genova–Novi Ligure	»	60
	Totale . . .	K.	205

Digitized by Google

Tassazione: Percorso ferroviario L. 0.3485 × 1 = 0.3485.
Si applica la tassa minima per il percorso cumulato delle tre Amministrazioni ferroviarie di . L. 0.70
Percorso marittimo L. 1,05 × 1 = 1,05; tassa minima . . . . » 2.10
Tassa di bollo . . . . » 0.10

Totale . . . L. 2.90

Grande Velocità.

4° Pacchi ferroviali — Spedizione di un collo effetti d'uso Kg 15, con domanda di tariffa speciale, da Poppi a Tinnura, transiti Arezzo-Civitavecchia-Golfo Aranci-Macomer.

Percorrenza Arezzo–Civitavecchia . . . . Km. 310

Tassazione: Percorso	Società Veneta	L.	0.40
»	Ferrovie dello Stato	»	1.30
»	Marittimo	»	0.90
»	Ferrovie Sarde . { Compagnia Reale . .	»	0.90
	{ Secondarie	»	0.70
Trasbordo a Macomer		»	0.10
Tassa di bollo		»	0.10
	Totale . . .	L.	4.40

Grande Velocità.

5° Pacchi ferroviali — Spedizione di una cesta paste da vermicellaio Kg. 9, presesentata con richiesta di spedizione con modello stabilito per la tariffa speciale n. 11 da Girgenti a Mores, transiti Palermo – Cagliari.

Percorrenza: Girgenti–Palermo . . . . Km. 135

Tassazione: Percorso	Ferrovie Stato (prezzo della Tariffa speciale interna N. 10 della ex Rete Sicula). .	L.	0.60
»	Marittimo	»	0.90
»	Ferrovie Sarde (Compagnia Reale) . . .	»	0.60
»	Tassa di bollo	»	0.10
	Totale . .	L.	2.20

Digitized by Google

Grande Velocità.

6° **Messaggerie e merci. — Spedizione di 3 balle di lana lavata Kg. 144. con domanda di tariffa speciale, da Siena a Iglesias, transiti Livorno-Cagliari, facoltativi, chiesti dal mittente.**

Percorrenza: Siena-Livorno S. Marco. . . . . . . Km. 130
Livorno -Cagliari. . . . . » —
Cagliari-Iglesias . . . . » 55

Totale . . . Km. 185

Tassazione: Percorso ferroviario. Tariffa speciale 2 A voluminosa:
78.817 + 39.408 = 118.225 × 0,150 . . . . . = L. 17.75
Percorso marittimo. Parte I, Classe 3ª voluminosa (partite sotto i 1000 Km. di peso) 26.01 + 13.005 = 39.015 × 0,150 . . . . = » 5.90
Tassa di bollo . . . . » 0.10

Totale . . . L. 23.75

Grande Velocità.

7° **Merce assicurata. — Spedizione di 3 colli coperte di seta Kg. 90, con domanda di tariffa speciale e del valore assicurato di L. 400, da Reggio d'Emilia a Campeda transiti Civitavecchia-Golfo Aranci-Campeda.**

Percorrenza: Reggio d'Emilia-Civitavecchia . . . Km. 457
Civitavecchia-Golfo Aranci . . . . » —
Golfo Aranci-Campeda. . . . . . . » 144

Totale . . . Km. 601

Tassazione: Percorso ferroviario. Tariffa speciale N. 2 A
178.698 × 0,090 . . . . = L. 16.09
Assicurazione sul valore . . . . = » 1.05
Percorso marittimo. Parte I, Classe 1ª (partite sotto i 1000 Kg. di peso) L. 29.09 × 0,090 . = » 2.65
Assicurazione sul valore L. 0.25 ogni 100 lire . . » 1.00
Imposta sull'assicurazione (L. 0.12 per L. 2.05 di premio d'assicurazione). . . . . » 0.25
Tassa di bollo . . . . » 0.10

Totale . . L. 21.14

e arrotondando . . . L. 21.15

Digitized by Google

Grande Velocità.

8° Spedizione di 8 ceste ortaglie Kg. 429, con domanda di tariffa speciale, da Bonorva a Salerno, transiti Cagliari-Napoli, facoltativi, chiesti dal mittente.

Percorrenza: Bonorva-Cagliari . . . . Km. 180
Cagliari-Napoli. . . . . » —
Napoli-Salerno . . . . » 55

Totale . . . Km. 235

Tassazione: Percorso ferroviario. Tariffa speciale N. 3 *A*
53.788 × 0,430 . . . . = L. 23.15
Percorso marittimo. Parte I, Classe 4ª (partite sotto i 1000 Kg. di peso) L. 15.32 × 0.430. = » 6.60
Tassa di bollo . . . . » 0.10

Totale . . . L. 29.85

Piccola Velocità.

9°. Spedizione di 8 casse miele puro Kg. 350, con domanda di tariffa speciale, da Fraigas a Pescara, transiti Golfo Aranci-Civitavecchia.

Percorrenza: Fraigas-Golfo Aranci. . . . . . . Km. 89
Golfo Aranci-Civitavecchia . . . . » —
Civitavecchia-Pescara . . . . » 320

Totale . . . . Km. 409

Tassazione: Percorso ferroviario. Classe speciale 2
L. 53.029 × 0,350 . . . . = L. 18.56
Diritto fisso: 1.53 per ogni Amministrazione
1.53 × 2 = 3.06 × 0,350 . . . . = » 1.07
Percorso marittimo. Parte I, Classe 3ª (partite sotto i 1000 chilogrammi di peso) 17.30 × 0,350. = » 6.10
Tassa di bollo . . . . = » 0,10

Totale . . . L. 25.83

e arrotondando L. 25.85

Piccola Velocità.

10°. Spedizione di filati di cotone Kg. 2400 e pelli conciate Kg. 3600, con domanda di tariffa speciale, da S. Vittoria a Bosa, transiti Genova-Portotorres-Macomer.

Percorrenza: S. Vittoria-Genova . . . . Km. 133
Genova-Portotorres . . . . . . , . » —
Portotorres-Bosa . . . . » 174

Totale . . . Km. 307

Digitized by Google

Tassazione: Percorso ferroviario. Classe speciale 11 per tutto il peso essendo le due merci ascritte alla medesima classe speciale con condizione di peso:

L. 26.984 × 6 . . . . =	L. 161.94	L. 180.30
Diritto fisso 1.02 per ognuna delle tre Amministrazioni: 1.02 × 3 = 3.06 × 6 . . . . =	» 18.36	
Percorso marittimo. Filati di cotone: Parte I, Classe 3ª (partite di 1000 e più chilog. di peso) L. 22.05 × 2,400 =	L. 52.92	L. 97 —
Pelli conciate: Parte I, Classe 4ª (partite di 1000 e più chilogrammi di peso) L. 12.24 × 3.600 . . . . . , . =	» 44.08	
Tassa di bollo		L. 0.10
Totale . . .		L. 277.40

Piccola Velocità.

11° **Spedizione di frumento Kg. 8200, con domanda di tariffa speciale da Cagliari Agenzia Marittima a Forlì, transito Livorno M., scarico destinatario.**

Percorrenza:	Cagliari-Livorno	Km.	—
	Livorno M. - Forlì.	»	215
Tassazione:	Percorso ferroviario. Classe 18. L. 11.832 × 8.200=	L.	97.022
	Diritto fisso L. 0.714 — 0.51 (scarico destinatario) = 0.204 × 8.200	»	1.672
	Percorso marittimo. Parte II classe 4ª (partite di 1000 e più Kg. di peso) L. 10.94 × 8.200 . .	»	89.75
	Tassa di bollo	»	0.10
	Totale. . .	L.	188.544
	e arrotondando . .	L.	188,55

Piccola Velocità.

12° **Spedizione di cordami di canapa Kg. 750, maglierie di lana Kg. 1380 e scialli Kg. 200, con domanda di tariffa speciale, da Vicenza ad Alghero, transiti Livorno M.-Portotorres-Sassari.**

Percorrenza:	Vicenza-Livorno M.	Km.	340
	Livorno-Portotorres.	»	—
	Portotorres-Alghero	»	55
	Totale . . .	Km.	395

Tassazione: Percorso ferroviario:

Cordami di canapa. Classe speciale 4 L. 35.802 × 0,750 . . . . . . =	L. 26.87	
Maglierie di lana e scialli. Classe speciale 1 L. 59.466 × 1.580 . =	» 93.98	L. 131.55
Diritto fisso L. 1.53 per ognuna delle tre Amministrazioni, L. 1.53 × 3 = L. 4.59. . . . . =	» 10.70	
Percorso marittimo:		
Cordami di canapa. Parte I, Classe 4ª (partite sotto i 1000 Kg. di peso) L. 16.20 × 0,750. . . . . . =	L. 12.15	
Maglierie di lana e scialli. Parte I, Classe 2ª (partite di 1000 e più Kg. di peso) L. 28.16 × 1,580 . . =	» 44.50	» 56.65
Tassa di bollo		» 0.10
Totale . . .		L. 188.30

Digitized by Google

Allegato **C** *all'Ordine di Servizio N. 186–1910.*

« *Da sostituire agli art. 33 e 34 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito e per il servizio cumulativo ferroviario-marittimo* ».

PARTE II.

Servizio Cumulativo Ferroviario Marittimo.

Art. 33.

Nozioni generali.

Il servizio cumulativo ferroviario marittimo si svolge come segue:

a) Colla Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde e colla Società Italiana delle Strade Ferrate secondarie della Sardegna pei trasporti fra il continente e la Sardegna con l'intermediario della linea marittima dello Stato Civitavecchia-Golfo Aranci;

b) Colla Compagnia e la Società suddetta e la Società Nazionale di servizi marittimi, come vettore intermedio, per i trasporti fra le stazioni delle ferrovie dello Stato (Continente e Sicilia) e la Sardegna;

c) Con la Società Nazionale di servizi marittimi per i trasporti fra le stazioni delle ferrovie dello Stato (continente e Sicilia) e determinati porti della Sardegna, per i transiti di Genova, Livorno, Napoli e Palermo;

d) Con il signor cav. Carlo Allodi per i trasporti tra il Continente e le Isole di Elba, Capraia e Pianosa;

e) Con la Società Siciliana di Navigazione per le spedizioni fra la Sicilia e le Isole Eolie;

f) Con la R. Ungarica Società Anonima di Navigazione marittima « Adria » per i trasporti di derrate alimentari e prodotti di orticultura dalla Sicilia a Malta;

g) Con la Società Veneziana di Navigazione a vapore per i trasporti, direttamente o mediante trasbordo, fra l'Italia ed alcuni porti del Mar Rosso, delle Indie e dell'Estremo Oriente;

h) Con la Società Ungherese di Navigazione a vapore per i trasporti in servizio cumulativo italo-ungherese, via $\frac{\text{Ancona}}{\text{Venezia}}$ Fiume e viceversa.

Digitized by Google

Art. 34.

Servizio cumulativo fra il Continente e la Sardegna e fra la Sicilia e la Sardegna.

1. *Indicazione dei trasporti.* — Sono da considerarsi in servizio cumulativo con la Sardegna i trasporti:

a) Fra le stazioni interne delle ferrovie dello Stato (Continente e Sicilia) e le stazioni interne della Sardegna per i transiti di mare stabiliti;

b) Fra le stazioni interne delle ferrovie dello Stato (Continente e Sicilia) e gli scali marittimi della Sardegna serviti dalla Società Nazionale di servizi marittimi. Le tariffe in vigore per detto servizio determinano le stazioni ammesse al servizio cumulativo, le modalità che devono osservare quelle non ammesse e tutte le altre prescrizioni inerenti al servizio stesso.

2. *Transiti di scambio delle merci.* — Lo scambio delle merci che si trasportano fra le stazioni delle ferrovie dello Stato e quelle della Sardegna per la via di mare di Civitavecchia avviene a mezzo del transito di Golfo Aranci.

Lo scambio delle merci che si trasportano tra le stazioni delle ferrovie dello Stato e quelle della Sardegna per il mezzo della Società Nazionale di servizi marittimi, si effettua ai transiti di mare di Genova, Livorno, Napoli e Palermo.

3. *Controllo comune.* — I trasporti in servizio cumulativo da e per la Sardegna si considerano agli effetti contabili come eseguiti da un solo vettore qualunque sia il numero delle Amministrazioni interessate nel trasporto stesso. Al regolamento dei conti colle Amministrazioni interessate al servizio cumulativo colla Sardegna provvede il Controllo Comune di Firenze, appositamente istituito e quindi i transiti di mare non esercitano funzioni contabili.

4. *Documenti di trasporto.* — I trasporti specificati al precedente punto 1 giungeranno ai transiti di mare *con un solo documento di trasporto* da lasciarsi proseguire a destinazione, salva l'eccezione di cui al seguente punto 5.

5. *Trasporti eseguiti in base alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. interessanti le Amministrazioni secondarie continentali.* — Eccezionalmente e per le sole tariffe predette, istituite per i pacchi ferroviali, alle quali sono ammesse tutte le Amministrazioni Secondarie nominate nelle tariffe stesse, i trasporti in provenienza dalla Sardegna giungeranno alle stazioni transiti di mare scortate da due esemplari della rispettiva nota o richiesta di spedizione, che saranno lasciati proseguire. Il transito tra le Ferrovie dello Stato e l'Amministrazione secondaria di destino tratterrà uno dei documenti per corredare la contabilità che invia al Controllo Comune, e l'altro documento scorterà la merce fino a destinazione.

Digitized by Google

I trasporti invece *diretti in Sardegna* giungeranno ai transiti di mare scortati da un solo documento di trasporto, essendo l'altro stato già trattenuto dal transito con l'Amministrazione secondaria.

6. *Rivalse, avvisi d'incasso degli assegni, note di giacenza, ecc.* — Le rivalse che si eseguiscono nei casi e colle discipline di cui l'art. 23 delle *Norme per il servizio contabile delle gestioni merci*, emanate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909, devono essere carteggiate coi documenti suddetti e scambiate direttamente fra le stazioni, agenzie e scali ammessi al servizio cumulativo, come se si trattasse di trasporti in servizio interno delle ferrovie dello Stato.

Pure direttamente vengono scambiati gli avvisi d'incasso degli assegni e le note di giacenza.

7. *Irregolarità nel carteggio e nell'istradamento dei trasporti.* — E' obbligo delle stazioni transiti di mare, nelle quali avviene lo scambio dei trasporti, di accertare che tutte le contabilità che scortano i trasporti in transito siano regolari, provvedendo, se necessario, a regolarizzarle in modo che la merce non abbia a soffrire ritardo nell'inoltro.

I trasporti istradati irregolarmente saranno fatti proseguire per la via più rapida.

Qualunque irregolarità rilevata nei trasporti verrà delle stazioni transiti di mare predette segnalata con rapporto Mod. I-551 al Controllo comune di Firenze per i provvedimenti di conseguenza.

8. *Consegna delle spedizioni nelle stazioni transiti di mare.* — Lo scambio delle merci fra le ferrovie dello Stato e la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde a Golfo Aranci e fra le ferrovie dello Stato e la Società Nazionale di servizi marittimi a Genova, Napoli, Livorno e Palermo avrà luogo mediante un elenco di consegna compilato in doppio esemplare dagli Agenti dell'Amministrazione cedente, sul quale verranno trascritti tutti gli estremi delle spedizioni comprese le riprese per note di affrancazione, per riduzioni o per annullamento di assegni, ecc.

L'Amministrazione che riceve gli elenchi di consegna si assicurerà della regolarità dei documenti di trasporto che li corredano, e, se del caso, chiederà la regolarizzazione agli Agenti dell'Amministrazione cedente.

Le mancanze od avarie riscontrate nel riconoscimento delle merci si accerteranno all'atto della consegna con apposita annotazione nel detto elenco e sui documenti di trasporto.

Non saranno ammesse le riserve fatte in modo generico; saranno invece accettate quelle per avarie, cattivo condizionamento, dispersione od ammanco quando l'avaria, il cattivo condizionamento, la dispersione o l'ammanco siano precisamente determinati.

Un esemplare dell'elenco, con quelle osservazioni che saranno del caso circa alla condizionatura dei colli, alla mancanza dei documenti, ecc. dovrà essere firmato dall'agente dell'Amministrazione che riceve in consegna le merci e restituito in segno di accettazione.

Digitized by Google

Quali elenchi di consegna serviranno. per ora, gli attuali Mod. I-528, omettendo le indicazioni che riguardano la liquidazione delle tasse ed il relativo bilancio; essi saranno da custodirsi in atti bene ordinati giorno per giorno.

9. *Spese doganali e diverse.* — Le agenzie delle ferrovie dello Stato di Civitavecchia o di Golfo Aranci che dovessero sostenere delle spese di dogana o di altro genere, impreviste e non contemplate dalle tariffe, a carico dei trasporti in transito le esporranno sui documenti di trasporto originali colla motivazione relativa, unendo ai documenti stessi le fatture giustificative.

Di dette spese le agenzie marittime suddette si accrediteranno nel conto corrente mensile Mod. I-501 e 502 unendovi una distinta sulla quale saranno indicati gli estremi della spedizione originale e l'ammontare delle spese, per le verifiche da farsi in sede di Controllo.

Digitized by Google

Allegato all'Ordine di Servizio N. 187-1910.

Elenco delle SOCIETA' GINNASTICHE ammesse a fruire della concessione speciale XIV

Sedi	Denominazioni
Alba	Soc. Ginn. « Elvio Pertinace »
Ancona	Soc. Ginn. « Stamura »
Aquila	Società Sportiva Aquila
Arezzo	Soc. Ginn. « Petrarca »
Ascoli Piceno	« Unione Sportiva Picena »
Asti	Un. Sportiva Astigiana « Forza e Coraggio »
Badia Polesine	Società Ginnastica e Scherma
Bagnacavallo	Soc. Ginnastica « Fulgor »
Bagni di Montecatini	Soc. Ginn. « Pro Italia »
Bari	Soc. Ginn. Femminile « Italia »
id.	Soc. Ginnastica « Pro Patria »
id.	Ricreatorio « Andrea Angiulli »
Barletta	Sport Club « Aufidus »
Barzanò	Soc. Ginn. « Luciano Manara »
Bassano	Società Ginnastica « Bassano »
Belluno	Società Ginnastica « Alpina »
Biella	Società Ginnastica « Pietro Micca »
Bologna	Società Ginnastica « Fortitudo »
id.	Società Ginnastica Educativa « Sempre Avanti »
id.	Società Ginnastica Educativa « Virtus »
Brescia	Società Ginnastica Bresciana « Forza e Costanza »
id.	Società Ginnastica « Gymnasium »
id.	Società Ginnastica Bresciana « La Victoria »
Busto Arsizio	Società Bustese Sportiva

Digitized by Google

Sedi	Denominazioni
Busto Arsizio	Società di Ginnastica e Scherma « Pro-Patria et Libertate »
Cagliari	Società Ginnastica « Amsicora »
id.	Società Ginnastica « Eleonora d'Arborea »
Cantù	Società Ginnastica Canturina « Robur »
Carpi	Società Ginnastica « La Patria »
Carrara	Società di Ginnastica e Scherma « Pro Patria »
Cassano Magnago	Società Ginnastica Cassanese « Sempre Liberi »
Castellanza	Circolo Educativo Popolare-Sezione Ginnastica.
Catanzaro	Società Sportiva « Juventus »
Cavaria	Società Ginnastica « Sempre Avanti »
Cento	Società Ginnastica « Juventus »
Chiavari	Società Ginnastica « Pro Chiavari »
Como	Società Comense di Ginnastica e Scherma.
Faenza	Società Ginnastica « Faenza »
Fano	Società Ginnastica « Alma Juventus »
Ferrara	Palestra Ginnastica « Ferrara »
Fiorenzuola d'Arda	Società Ginnastica « Giuseppe Garibaldi »
Firenze	Club Atletico « Fiorentino »
id.	Club Sportivo « Firenze »
Foligno	Scuola di Educazione Fisica
Forlì	Società Ginnastica Educativa « Forti e Liberi »
Gallarate	Società Ginnastica « Gallaratese »
id.	Società Ginnastica « Virtus »
Genova	Società Ginnastica « Andrea Doria »
id.	Circolo Sportivo « Aquila Sport »
id.	Associazione Sportiva « Ginnastica Genova »
id.	Società Ginnastica Ligure « Cristoforo Colombo »
id.	Società Ginnastica L'« Ardita Spartana »
id.	Società Podistica « Sport Pedestre Genova »
id.	Società Ginnastica Femminile « Genova »

Digitized by Google

Sedi	Denominazioni
Iglesias (Cagliari)	Società Ginnastica « Iolao »
Iseo	Società Ginnastica « Forza e Costanza »
Lecco	Unione Ginnastica « Antonio Ghislanzoni »
Legnano	Società Ginnastica « Legnano »
Levanto	Società Ginnastica « Levanto »
Lissone	Società Ginnastica per l'educazione fisica « Pro-Lissone »
Livorno	Società Ginnastica Livornese « Frangar non Flectar »
Lodi	Associazione Sportiva « Fanfulla »
Lonigo	Società « Giuochi Sportivi »
Lovere	Società Ginnastica « Unitas »
Macerata	Società Ginnico-Sportiva « Virtus »
id.	Scuola Popolare di Ginnastica « G. Garibaldi »
Mede	Circolo ginnastico sportivo « Medese »
Melegnano	Unione Ciclo Ginnastica.
Messina	Società Ginnastica « Giuseppe Garibaldi »
id.	Sezione Ginnastica della Società Operaia.
Milano	« Antonio Sciesa » Sezione Ginnastica del Circolo « Arte Moderna »
id.	Società Ginnastica Milanese « Forza e Coraggio »
id.	Società Ginnastica « Costanza »
id.	Società Femminile per l'educazione fisica « Insubria »
id.	Società per l'educazione fisica « Mediolanum »
id.	Società per l'educazione fisica « Mediolanum femminile »
id.	Società per l'educazione fisica « Miani »
id.	Società Ginnastica Milanese « Pro-Italia »
id.	Società Ginnastica « Pro-Milano »
id.	Società Ginnastica « Pro-Patria »
id.	Ricreatori laici « Antonio Sciesa »

Digitized by Google

Sedi	Denominazioni
Milano	Sezione Ginnastica della Società Svizzera.
id.	Circolo Popolare di Sport « Voluntas »
id.	Società Ginnastica « Humilitas ».
Modena	Società Modenese di Ginnastica e Scherma « La Fratellanza ».
id.	Società di Ginnastica e Scherma « del Panaro ».
Monza	Ricreatorio laico « Giuseppe Garibaldi ».
id.	Società Sportiva « Velites ».
id.	Società Ginnastica Monzese « Forti e Liberi ».
Mortara	Società Ginnastica « La Costanza ».
Napoli	Società Ginnastica « Partenopea ».
Novara	Società Ginnastica e Scherma.
id.	Società « Forza e Speranza ».
Novi Ligure	Società Ginnastica « Forza e virtù ».
Oristano (Cagliari)	Società Ginnastica « Tharros ».
Padova	Associazione Ginnastica di Padova.
id.	Club Pedestre Ginnastico.
Palermo	Società Ginnastica « Ercole ».
Pavia	Società Ginnastica Pavese.
id.	Ricreatorio laico festivo « Felice Cavallotti ».
Pesaro	Società Ginnastica educativa « Vis ».
Piacenza	Società Ginnastica « Salus et Virtus ».
Pisa	Società del « Palloncino ».
Pistoia	Società Ginnastica « F. Ferruccio ».
id.	Società Ginnastica « Libertas ».
Pontremoli	Società Ginnastica « Pro Patria ».
Prato	Società Ginnastica « Etruria ».
Porto Maurizio	Società Ginnastica « Maurina ».
Ravenna	Società Ginnastica « Robur ».
id.	Società di Ginnastica e Scherma « Forti per esser liberi ».

Digitized by Google

Sedi	Denominazioni
Reggio Calabria	Società Ginnastica « Aspromonte ».
Rieti	Società Ginnastica « Forza e Libertà ».
Roma	« Audace Club Sportivo ».
id.	Società Ginnastica « Roma ».
id.	Società Romana di nuoto.
id,	Società Ginnastica « Giovane Italia ».
id.	Ricreatorio popolare « Adelaide Cairoli ».
id.	Ricreatorio popolare « Borgo Prati ».
id.	Ricreatorio femminile « Margherita di Savoia ».
id.	Ricreatorio popolare « Del Testaccio ».
id.	Ricreatorio popolare « Umberto I ».
id.	Società Podistica « Lazio ».
id.	Scuola popolare di ginnastica « Umberto I ».
Rovigo	Società di Ginnastica e Scherma « Francesco Gabrielli ».
Saluzzo	Unione Ginnico Sportiva.
Sampierdarena	Società Ginnastica « Sampierdarenese ».
id.	Società Ginnastica « Nicolò Barabino ».
S. Giovanni in Persiceto	Società Ginnastica « Persicetana ».
Saronno	Società Ginnastica « Unione e Forza ».
Sartirana	Unione Sportiva « Sartiranese ».
Sassari	Società di educazione fisica « Torres ».
Savona	Fratellanza Ginnastica « Savonese ».
id.	Sport Club.
Schio	Società « Fortitudo ».
Seregno	Società Ginnastica « Labor ».
Sesto S. Giovanni	Società Ginnastica « Pro Sesto ».
Sestri Ponente	Società Ginnastica « Pro Sestri ».
id.	Società Ginnastica « Libertas ».
Siena	Sport Club « Senese ».

Digitized by Google

Sedi	Denominazioni
Siena	Associazione Ginnastica Senese « Mens sana in corpore sano ».
Spezia	Club Spezia di Ginnastica e Scherma.
id.	Società di Ginnastica e Scherma « Pro Italia ».
Spoleto	Unione Sportiva « Spoleto ».
Teramo	Società per l' educazione fisica « Gran Sasso d' Italia ».
Todi	Società Ginnastica « Marzia Todi ».
Torino	Società Ginnastica di Torino.
Udine	Società Udinese di Ginnastica e Scherma.
id.	Società Udinese di Ginnastica e Schesma « Forti e liberi ».
Valdagno	Società Ginnastica « Vittorio Emanuele III ».
Valenza	Unione Ginnastica « Valenzana ».
Varese	Società Varesina di Ginnastica e Scherma.
Venezia	Società Ginnastica Veneziana « Costantino Reyer »
Ventimiglia	Unione Sport Artistica « Palingenesi ».
Vercelli	Società di Ginnastica e Scherma « Pro Vercelli ».
id.	Unione Sportiva « Vercellese ».
Verona	Federazione Sportiva Veronese « Bentegodi ».
id.	Istituzione Communale di Ginnastica e Scherma « Bentegodi ».
Vicenza	Società Ginnastica Vicentina « Umberto I ».
id.	Associazione « del Calcio ».
Vigevano	Sport Club « Pro Vigevano ».
Voghera	Società Ginnastica « Iriense ».
id.	« Unione Ginnastica ».
Voltri	Società Sportiva « Nicola Mameli ».

Digitized by Google

Aggiunte e modificazioni
al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio

Alla pagina 21 aggiungere le seguenti indicazioni:

Stazioni	Grande Velocità							Piccola Velocità				Osservazioni
	Pacchi ferroviari (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		NUMERARIO		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibile	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale			Prezzo per quintale				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
(*) Modica – Parte bassa . .	0.15	—	0.25	0.35	0.30	0.50	0.30	0.30	0.50	0.20	0.30	
(*) Modica – Parte alta . .	0.15	—	0.25	0.35	0.60	1.00	0.30	0.60	1.00	0.40	0.30	

Digitized by Google

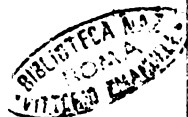
Aggiunte e modificazioni

al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio

Alla pag. 31 aggiungere le seguenti indicazioni:

Stazioni	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Varazze	0.10	—	0.10	0.15	0.20	0.35	0.15	0.20	0.35	0.20	0.15	

BIBLIOTECA NAZ. ROMA VITTORIO EMANUELE

Digitized by Google

COMUNICAZIONE

Roma, 23 luglio 1910.

Ai Sigg. Capi Servizio e Capi Compartimento.

Porto a conoscenza delle SS LL. che, dovendo il Vice Direttore Generale Comm. Ing. Ausano Cajo, per ragioni di salute, restare qualche tempo assente dall'ufficio, viene dato temporaneo incarico, a partire da oggi, dietro parere favorevole del Consiglio d'Amministrazione e con l'approvazione di S. E. il Ministro, al Comm. Ing. Mosè Berrini, Capo Compartimento di primo grado a Torino:

a) di coadiuvarmi nella trattazione degli affari che gli verranno da me assegnati e nella firma degli atti e della corrispondenza;

b) di sostituire il Vice Direttore Generale Comm. Ingegnere Rinaldo Rinaldi in caso di assenza o di impedimento

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 186. (SERVIZIO VIII).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo colla Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 159-1910)

D'accordo fra le varie Amministrazioni interessate (Ferrovie dello Stato, Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, Società delle Strade ferrate secondarie della Sardegna, Società Nazionale di Servizi Marittimi) si è proceduto alla riforma del servizio cumulativo ferroviario-marittimo tra le Ferrovie dello Stato (Continente e Sicilia), da una parte, e la Sardegna dall'altra.

La nuova tariffa che, in conseguenza, è stata approvata e le nuove norme che regolano tale servizio entreranno in vigore a partire dal 28 luglio 1910. (1)

La riforma è basata principalmente sui criteri che seguono:

applicazione, pel trasporto dei viaggiatori con biglietti di corsa semplice, dei prezzi della tariffa differenziale *A* sull'intera percorrenza cumulata delle Ferrovie dello Stato, della Navigazione e delle Ferrovie Sarde (Compagnia Reale e Rete Secondaria), e conseguente aumento di validità dei biglietti diretti;

applicazione, pel trasporto dei bagagli, dei prezzi della relativa tariffa differenziale in vigore sulle Ferrovie dello Stato, pure sull'intera percorrenza cumulata delle varie Amministrazioni;

ammissione al servizio cumulativo, tanto pei viaggiatori e bagagli quanto per le merci, di un maggior numero di stazioni delle Ferrovie dello Stato e di quelle Sarde ed estensione del servizio stesso, pei viaggiatori, ad altri transiti marittimi

---

(1) La indicazione di « Navigazione » che trovasi in vari punti della Tariffa e del presente Ordine di Servizio si riferisce alla Navigazione di Stato quando interessa le linee Civitavecchia-Golfo Aranci e Civitavecchia-Maddalena, e alla Società Nazionale di Servizi marittimi in tutti gli altri casi.

Digitized by Google

del Continente, della Sicilia e della Sardegna; fermi restando i transiti di Civitavecchia-Golfo Aranci e di Palermo-Cagliari pel trasporto dei bagagli;

applicazione, per le merci, dei prezzi di trasporto sui percorsi ferroviari delle Ferrovie dello Stato e delle Ferrovie Reali e Secondarie Sarde cumulati (fatta eccezione per le tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.); raggruppamento in 23 classi delle attuali tariffe del servizio cumulativo ferroviario-marittimo valevoli per la piccola velocità;

abolizione, pei trasporti di merci, della tassa fissa di transito nei porti di Genova e Napoli di L. 1,00 per tonnellata e delle tasse per il trasbordo fra le linee della Compagnia Reale e quelle delle Strade Ferrate Secondarie della Sardegna.

Mentre si invitano le stazioni a prendere esatta conoscenza della nuova tariffa, si impartiscono le istruzioni e gli schiarimenti che seguono per la sua regolare applicazione.

I. — Viaggiatori.

1°. *Stazioni ammesse al servizio.* — Le stazioni ammesse a corrispondere direttamente, sia pei viaggi di corsa semplice che per quelli di andata e ritorno, risultano dall'Allegato N. 1 alla tariffa, il quale è suddiviso in tanti prospetti quanti sono i transiti marittimi che i viaggiatori hanno facoltà di scegliere, cioè:

Civitavecchia (1) — Golfo Aranci.

Genova — { Golfo Aranci / Porto Torres / Cagliari

Livorno — { Golfo Aranci / Porto Torres / Cagliari.

Napoli — Cagliari.

Palermo — Cagliari.

Trapani — Cagliari.

(1) In relazione all'art. 3 della tariffa (parte I) per l'imbarco a Civitavecchia devonsi riscuotere, per i biglietti di 1ª e 2ª classe, le tasse di pontile seguenti in aumento ai prezzi dell'Allegato N. 1 alla tariffa stessa:

L. 0,20 per ogni biglietto di corsa semplice;

» 0,40 » » » andata e ritorno.

Queste tasse devono sempre essere indicate sui biglietti.

Digitized by Google

2°. *Tipi dei biglietti.* — I nuovi biglietti del servizio diretto con la Sardegna, già forniti dal Controllo Prodotti di Firenze e da porsi in vendita col 28 luglio c. a., sono tutti *a tagliandi* ed hanno la copertina predisposta sul tipo dei biglietti a foglietto a tariffa differenziale A.

I biglietti di corsa semplice sono di due specie:

a serie fissa per le corrispondenze più importanti;

facoltativi per tutte le altre.

I biglietti facoltativi contengono un tagliando di controllo, che deve essere staccato dalla stazione o dall'agenzia di partenza all'atto del rilascio del biglietto, ed allegato poi alla contabilità.

3°. *Rilascio dei biglietti facoltativi.* — Per il rilascio dei biglietti facoltativi, le stazioni ammesse al servizio cumulativo devono ricorrere al suddetto Allegato n. 1 alla tariffa, nel quale sono indicati, per ogni corrispondenza e per i vari transiti marittimi ammessi, i prezzi di 1ª, 2ª e 3ª classe (ai quali prezzi devesi aggiungere sempre la quota fissa di centesimi 20 per spese di stampa e tasse di bollo), nonchè la validità da assegnarsi ai biglietti ed il numero della fermate intermedie; indicazioni tutte che devono iscriversi a mano sulla copertina dei detti biglietti facoltativi, oltre a quelle della stazione destinataria e della via da seguirsi, la quale risulta, per ogni relazione, dall'allegato predetto. (1)

Si dovranno inoltre completare i singoli tagliandi, compreso quello di contabilità, con tutte le indicazioni dai medesimi richieste, non omettendo di esporre, sui tagliandi di viaggio, il percorso cui ciascuno di essi si riferisce.

4°. *Bollatura dei biglietti.* — Tutti i biglietti del servizio cumulativo di cui trattasi, sia di corsa semplice che di andata-ritorno, devono essere, all'atto del rilascio, bollati col timbro a data nel frontispizio e nei singoli tagliandi.

5°. *Uso dei biglietti.* — Per l'uso dei biglietti stessi in ferrovia valgono in massima le norme stabilite dalla tariffa differen-

(1) Con la tariffa (parte I) è distribuita un'appendice all'Allegato N. 1 per la variazione dei prezzi derivante dall'apertura della linea Livorno–Vada, la quale dovrà essere tenuta ben presente nell'eseguire la distribuzione dei biglietti.

Digitized by Google

ziale *A*, con avvertenza che, essendo i medesimi, come già si è detto, composti di più tagliandi valevoli rispettivamente per i percorsi delle Ferrovie dello Stato, della Navigazione e delle Ferrovie Sarde, occorre che ciascun tagliando sia ritirato dalla stazione terminale del percorso cui si riferisce.

Le forature in partenza e nei casi di fermate intermedie, nonchè le forature di controlleria dei percorsi eseguiti, saranno da praticarsi nelle apposite caselle stampate sulla copertina dei biglietti.

6°. *Decorrenza del periodo di validità.* — Si richiama l'attenzione su ciò che, a sensi dell' art. 5 della tariffa, il periodo di validità dei biglietti decorre dalle ore 0 del *giorno successivo* a quello della loro distribuzione.

7°. *Proroga di validità dei biglietti di andata-ritorno.* — La proroga dei biglietti di andata e ritorno (art. 6 della tariffa) si concede alla condizione che sia chiesta prima della scadenza della validità normale del biglietto.

La tassa relativa deve essere stabilita in base all' 1 % al giorno (minimo 10 %) del prezzo complessivo del biglietto — netto di stampa e bollo — indicato sul biglietto stesso e risultante anche dall'Allegato N. 1 alla tariffa.

La proroga accordata e la somma riscossa debbono sempre scritturarsi nell'apposito quadretto esistente nei biglietti di andata e ritorno, dopo di aver emesso il relativo biglietto speciale di supplemento mod. I-203.

Siccome la Società Nazionale di servizi marittimi non fa uso dei biglietti di supplemento mod. I-203, le proroghe concesse dalle sue agenzie saranno da tenersi valide col semplice completamento del quadretto di cui sopra.

8° *Cambi di classe.* — I cambi di classe devono essere limitati al viaggio sulle ferrovie dello Stato (art. 8 della tariffa) e le relative tasse vanno stabilite in base alla differenza di prezzo — fra la classe per la quale il biglietto è valevole e quella in cui il viaggiatore vuol passare — calcolata a tariffa ordinaria (normale o differenziale *A*) per il percorso chiesto, isolatamente considerato.

9°. *Restituzione delle vecchie scorte dei biglietti del servizio cumulativo ferroviario-marittimo.* — Le stazioni che, all'attua-

Digitized by Google

zione del nuovo servizio ferroviario marittimo, trovansi fornite di biglietti di vecchio modello dell'analogo servizio cessante, dovranno restituire questi ultimi al Controllo Prodotti di Firenze (Stamperia Biglietti), accompagnandoli con apposita distinta specificativa.

II — Bagagli e bicicli.

10°. *Stazioni ammesse al servizio.* — Le stazioni ammesse a corrispondere direttamente risultano dall'Allegato n. 4 alla tariffa, il quale è suddiviso in due prospetti, relativi uno alla via di *Civitavecchia-Golfo Aranci* e l'altro alla via di *Palermo-Cagliari*.

A questo proposito, mentre si ricorda che, giusta il disposto dell'art. 9 della tariffa, la registrazione diretta dei bagagli e dei bicicli è ammessa soltanto per le due vie suindicate, si avverte che gli uni e gli altri devono essere accettati e registrati per le vie medesime ancorchè i viaggiatori siansi provvisti di biglietti valevoli per altra via.

11°. *Tassazione dei trasporti* (1). — Nei prospetti suddetti sono esposti, per ogni relazione, i prezzi non arrotondati spettanti *a ciascuna Amministrazione* per ogni 10 chilogrammi indivisibili di bagaglio e quelli per ogni biciclo.

La separazione dei prezzi per ogni singola Amministrazione ha lo scopo di permettere il confronto, che deve sempre essere fatto, fra i prezzi stessi, ragguagliati pei bagagli al peso effettivo e le *tasse minime per spedizione* competenti a ciascuna Amministrazione, giusta le norme risultanti dall'Allegato N. 3.

Pertanto, nella tassazione, si dovrà procedere nel modo seguente: stabiliti i prezzi spettanti ad ogni Amministrazione, in relazione al peso effettivo del bagaglio, od al numero dei bicicli, e accertato che tali prezzi non siano inferiori alle tasse minime per spedizione rispettivamente stabilite per ciascuna Amministrazione, si sommano i singoli prezzi parziali e si arrotonda il *prezzo totale* a 5 centesimi.

---

(1) Vedansi gli esempi di tassazione nell'Allegato *B* del presente Ordine di Servizio.

Con la tariffa (parte I) è distribuita un'appendice all'allegato n. 4, per la variazione dei prezzi derivante dall'apertura della linea Livorno-Vada.

Digitized by Google

Quando il prezzo parziale di una Amministrazione risulti inferiore alla tassa minima per spedizione competente all'Amministrazione stessa, dovrà essere sostituito dalla *tassa minima,* sommandola con gli altri prezzi parziali o con le altre tasse minime, a seconda dei casi.

In aggiunta al prezzo complessivo, come sopra stabilito, si devono riscuotere le tasse o spese locali ai transiti marittimi per il trasporto dei bagagli e dei bicicli dalla stazione al piroscafo o viceversa, nonchè le spese locali al transito di Macomer per i bagagli ed i bicicli destinati alla stazione di Bosa via Macomer, e quelle al transito di Cagliari per i bagagli ed i bicicli destinati alle stazioni di Isili, Laconi, Lanusei, Mandas, Seui, Sorgono e Tortolì (veggasi Allegato N. 3); tenendo presente che, anche per queste prestazioni locali, sono stabilite, per i bagagli, delle *tasse minime per spedizione* le quali risultano dallo stesso Allegato N. 3.

12°. *Registrazione dei bagagli e dei bicicli.* — Sui documenti di trasporto, (scontrino, foglio di via, e matrice) delle spedizioni bagagli, devonsi tenere distinte le tasse di trasporto dalle spese ai punti d'imbarco e di sbarco, ed ai transiti di Macomer e di Cagliari per i trasporti diretti alle stazioni nominate nel capoverso precedente.

III. — **Merci.**

13°. *Stazioni ammesse al servizio cumulativo.* — Le stazioni ammesse a corrispondere direttamente sono:

a) per le Ferrovie dello Stato, quelle nominate nell'elenco, Allegato N. 5 alla tariffa.

Per ciascuna stazione sono indicati i servizi cui è abilitata ed il transito di mare cui devono essere appoggiati i trasporti a grande velocità e quelli a piccola velocità.

Pei trasporti a grande velocità è segnato, quasi per tutte le stazioni, un altro transito di mare col richiamo (1) per indicare che è un transito facoltativo da seguirsi soltanto dietro esplicita domanda del mittente.

Per ogni transito è indicata la rispettiva distanza;

b) per le Ferrovie Sarde, quelle nominate nell'elenco, Allegato N. 6 alla tariffa predetta. Per ciascuna stazione

Digitized by Google

sono indicati i servizi cui è abilitata ed i transiti di mare cui debbono o possono essere appoggiati i trasporti a grande od a piccola velocità, rispetto a ciascuno dei porti in contatto colle Ferrovie dello Stato, nonchè i transiti di mare facoltativi per le sole spedizioni a piccola velocità in provenienza dalla Sardegna Anche in questo elenco sono indicate le distanze fra ciascuna stazione ed i transiti di mare;

c) per la Navigazione figurano come scali di partenza quelli esposti nella prima colonna della parte seconda, e come scali di arrivo quelli esposti nella seconda colonna della parte terza della tariffa applicabile alle spedizioni di merci aventi un peso superiore a 40 chilogrammi.

14°. *Spedizioni in partenza da stazioni ferroviarie o da scali marittimi non ammessi al servizio cumulativo.* — Le stazioni ferroviarie dello Stato non ammesse debbono egualmente accettare, nei limiti dei servizi cui sono abilitate, trasporti diretti alla Sardegna, purchè eseguiti in servizio interno con appoggio, per il ricarteggio, alla stazione più vicina ammessa al servizio cumulativo. Così pure le stazioni delle ferrovie Sarde, non ammesse, debbono accettare trasporti diretti alle Ferrovie dello Stato regolandosi nello stesso modo.

Gli scali marittimi non ammessi appartenenti alla Sardegna possono accettare trasporti in destinazione delle Ferrovie dello Stato, appoggiandoli, in servizio interno per il ricarteggio, al prossimo scalo marittimo ammesso.

15°. *Spedizioni in destinazione di stazioni ferroviarie e scali marittimi non ammessi al servizio cumulativo.* — Debbono pure accettarsi spedizioni destinate a stazioni non ammesse al servizio cumulativo ed in questo caso esse saranno da appoggiarsi, per il ricarteggio, alla stazione ammessa più vicina a quella di definitiva destinazione.

I trasporti destinati a scali marittimi della Sardegna non ammessi al servizio cumulativo saranno, analogamente, appoggiati allo scalo marittimo ammesso per la rispedizione.

16°. *Rispedizioni.* — Le rispedizioni dipendenti da quanto è detto nei due punti che precedono dovranno essere eseguite d'ufficio, tanto dalle stazioni quanto dagli scali marittimi di appoggio.

Digitized by Google

17°. *Documenti di trasporto.* — Il mittente deve presentare, in semplice esemplare, l'ordinaria nota di spedizione, per ogni trasporto da effettuarsi a grande velocità, e l'ordinaria lettera di porto, per ogni trasporto a piccola velocità (1).

Per le spedizioni di numerario, carte valori ed oggetti preziosi è necessaria la presentazione di una nota di spedizione in più.

Per i trasporti da eseguirsi in base alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. da e per le Amministrazioni secondarie continentali, il documento di spedizione deve essere presentato in doppio esemplare.

18°. *Accettazione dei trasporti.* — Come risulta dall'art. 17 della tariffa, l'imballaggio delle merci deve sempre essere adatto al trasporto marittimo e rispondere quindi a condizioni che possono essere talvolta diverse da quelle che si richiedono per i trasporti da eseguirsi soltanto per ferrovia.

Così, ad esempio, le granaglie e le altre merci facili a spargersi devono essere contenute in doppio sacco o doppia cassa.

I cesti contenenti latticini, carni macellate e pesci devono essere sempre muniti di coperchi. Per il periodo di due mesi circa dall'attuazione della riforma del servizio cumulativo, le stazioni potranno però accettare tali cesti anche se coperti in modo differente.

Le merci potranno essere accettate pel trasporto anche se non condizionate nel modo voluto, purchè il mittente riconosca l'irregolare stato dell'imballaggio ed esoneri le Amministrazioni interessate da responsabilità, rilasciando la dichiarazione di garanzia nell'apposito spazio che esiste nella richiesta di spedizione.

19°. *Modo di trasporto. - Istradamento.* — I trasporti sulle ferrovie si eseguiscono a grande od a piccola velocità; pel percorso marittimo invece non vi è distinzione di velocità e quindi i noli marittimi pel servizio cumulativo colla Sardegna sono gli

(1) Questa disposizione sostituisce, circa l'uso dei documenti, quella del primo comma dell'art. 18 della tariffa (parte II), restando annullati i documenti che costituiscono gli allegati A, B e C alla tariffa stessa.

Digitized by Google

stessi, tanto se il trasporto per ferrovia si eseguisca a grande velocità, quanto se a piccola velocità.

Per il percorso dalle stazioni di origine agli scali marittimi di transito e viceversa, i trasporti devono essere inoltrati ed istradati in base alle norme in vigore.

Le derrate alimentari ed i prodotti di orticoltura segnati con asterisco nell'elenco della tariffa speciale N. 3 G. V., spediti a grande velocità pei transiti di Civitavecchia e Golfo Aranci. sono fatti proseguire, di regola, con i treni coincidenti omnibus o misti.

20°. *Tassazione dei trasporti.* — Per le Ferrovie dello Stato e le Ferrovie Sarde (Reali e Secondarie) le tariffe sono identiche e si applicano cumulando i rispettivi percorsi. Al prezzo così ottenuto va aggiunto il prezzo corrispondente al percorso marittimo.

Le classi per il percorso marittimo si rilevano dalla nomenclatura delle merci a piccola velocità.

Si fa presente però che le derrate alimentari ed i prodotti d'orticoltura, quando sono tassati sul percorso ferroviario coi prezzi della speciale N. 3 G. V., pel percorso marittimo vanno tassati sempre in 4ª classe, fermi, per le spedizioni di peso non superiore ai 40 Kg., i prezzi della relativa tariffa (pag. 172 della tariffa, parte II).

Quando invece pei percorsi ferroviari le derrate alimentari ed i prodotti di orticoltura sono tassati coi prezzi della tariffa generale grande velocità o con quelli della piccola velocità, sia a tariffa generale che speciale, il nolo marittimo deve essere computato in base alla classe che la nomenclatura assegna alle rispettive voci.

21°. *Peso minimo tassabile.* — Molti prezzi di tariffe e classi speciali sono vincolati alla condizione di determinati pesi minimi per spedizione o per vagone.

Così pure alcuni noli marittimi sono vincolati al minimo di Kg. 1000 per spedizione.

In questi casi le stazioni e le agenzie marittime dovranno applicare le tasse, con o senza vincolo di peso, che riescono più favorevoli al commercio.

In proposito si osserva che il peso tassabile per il percorso ferroviario non influisce su quello tassabile per il percorso

Digitized by Google

marittimo, o viceversa, potendo avvenire che un trasporto sul percorso ferroviario sia da tassarsi in base al peso reale ed il nolo marittimo sia invece da computarsi in base al peso minimo di Kg. 1000 superiore al reale; oppure che il nolo marittimo sia invece da computarsi in base al peso reale, mentre, pel percorso ferroviario, le tasse debbano essere computate sul peso minimo stabilito per fruire di determinate classi speciali.

In quest'ultimo caso però, quando trattasi di merci voluminose, anche il nolo marittimo deve essere computato sul peso minimo tassabile pel percorso ferroviario.

22°. *Tasse minime ferroviarie per ogni spedizione.* — Come risulta dall'art. 40 della tariffa, le tasse minime ferroviarie per spedizione si applicano una volta sola qualunque sia il numero delle Amministrazioni ferroviarie interessate nei trasporti.

23°. *Diritto fisso - Carico e scarico.* — Pel trasporto marittimo non esiste diritto fisso, dacchè i noli comprendono già tutte le spese per le operazioni di spettanza della Navigazione.

I diritti fissi per tonnellata indicati nelle varie tariffe ferroviarie della piccola velocità si applicano tante volte quante sono le Amministrazioni ferroviarie interessate nei trasporti.

I diritti fissi spettanti alle stazioni di partenza e di arrivo si diminuiscono di L. 0.51 per ogni operazione, quando il carico o lo scarico viene eseguito dalle parti.

Il carico e lo scarico delle merci a piccola velocità sono lasciati alle parti:

a) sulle ferrovie dello Stato per le merci a vagone completo ascritte alla 6ª, 7ª e 8ª classe della nomenclatura, sieno o no tassate a tariffa speciale, e per quelle ascritte alle classi 18, 19, 20, 21, 22 e 23;

b) sulle ferrovie sarde per tutte le merci a vagone completo tassabili colle classi speciali che hanno il diritto fisso di lire 1,02 o di lire 0,714.

24°. *Merci voluminose.* — Come si rileva dall'art. 36 della tariffa, le merci sia a grande che a piccola velocità da considerarsi voluminose sono soltanto quelle contrassegnate dalla lettera *V* nella nomenclatura della piccola velocità.

25°. *Tariffe a grande velocità per i percorsi ferroviari.* —

Digitized by Google

Le tariffe della grande velocità per le percorrenze ferroviarie sono:

a) la tariffa pel numerario, carte-valori ed oggetti preziosi;

b) la tariffa generale per le messaggerie e merci, da applicarsi soltanto in mancanza di domanda della tariffa speciale da parte del mittente;

c) la tariffa speciale N. 1, per le spedizioni di messaggerie e merci di un sol collo ciascuna, di peso fino a 20 chilogrammi;

d) la tariffa speciale N. 2, per messaggerie e merci, divisa in tre serie, e cioè per spedizioni di peso da oltre 20 e fino a chilogrammi 200, da oltre 200 a 1000 ed oltre 1000 chilogrammi.

Sono da tassarsi coi prezzi di questa tariffa speciale tutte le messaggerie e merci non tassativamente nominate nelle tariffe speciali N. 3 e 4;

e) là tariffa speciale N. 3 per le derrate alimentari e pei prodotti d'orticoltura. Essa è divisa in due serie per le spedizioni di peso da oltre 20 e fino a 500 chilogrammi e per quelle di peso superiore a 500 chilogrammi e contiene l'elenco delle merci che ne fruiscono.

A proposito di questa tariffa speciale si ricorda quanto è detto al punto 20;

f) la tariffa speciale N. 4, per i sacchi vuoti, usati o no, e tele da imballaggio, in colli scoperti. A riguardo di questa tariffa si avverte che sono da intendersi soggette all'obbligo della condizionatura in colli scoperti, soltanto le tele da imballaggio;

g) la tariffa speciale N. 11 per le spedizioni di derrate alimentari, prodotti di agricoltura e recipienti vuoti di un sol collo ciascuna, di peso fino a 20 chilogrammi.

Si rammenta che per quanto riguarda le tariffe speciali N. 1 e 11 non è ammesso il cumulo dei percorsi delle Ferrovie dello Stato e delle Ferrovie Sarde.

In conseguenza, per il percorso continentale si applicano i prezzi indicati in testa a dette tariffe; per il percorso siculo quelle delle tariffe interne della ex Rete Sicula N. 1 e 10; per le Ferrovie Sarde e per la Navigazione le quote appositamente

Digitized by Google

stabilite; per le altre Amministrazioni infine interessate nei trasporti i prezzi supplementari rispettivamente fissati per ciascuna di esse.

Nella nuova tariffa è stato inserito un prontuario dei prezzi chilometrici delle tariffe a grande velocità (pagine dal n. 37 al n. 61).

26°. *Tariffe a piccola velocità per i percorsi ferroviari.* — Le tariffe della piccola velocità per le percorrenze ferroviarie sono:

a) la tariffa generale che contiene i prezzi per tonnellata e chilometro delle 8 classi indicate nella nomenclatura per le merci a P. V., senza condizione di peso, nonchè il diritto fisso a tonnellata per ciascuna classe.

Questa tariffa si applica soltanto in mancanza di domanda di tariffa speciale, per parte del mittente;

b) le tariffe speciali, classi 1-23, applicabili alle merci in genere secondo è indicato nella nomenclatura.

Le prime 8 classi valgono per le spedizioni senza vincolo di peso: quelle dalla 9ª alla 23ª per le spedizioni con vincolo di peso per vagone.

I pesi minimi ai quali è vincolata l'applicazione di queste ultime classi sono indicati nella nomenclatura.

A formare detti pesi minimi sono ammesse, a tutto rischio e pericolo del mittente, le diverse merci ascritte alla medesima classe, purchè di ogni merce siano distintamente dichiarati la qualità ed il peso, siano consegnate da uno stesso mittente e dirette ad un solo destinatario.

Qualora non sia stato indicato dallo speditore il peso separato di ogni singola qualità di merce ammessa a formare il peso minimo, verrà ugualmente applicata la tariffa con vincolo di peso, restando stabilito che in caso di perdita parziale o totale, l'indennizzo, quando sia dovuto, verrà determinato come se l'intera spedizione fosse stata composta di quella merce che ha meno valore fra quelle dichiarate dallo speditore o riconosciute dalle Amministrazioni.

Si richiama l'attenzione sul fatto che pel servizio ferroviario marittimo colla Sardegna non esistono prezzi minimi per vagone e chilometro, e che pei pesi minimi per vagone fissati per ciascuna merce non si fa distinzione di portata dei carri chiesti dal mittente od impiegati d'ufficio; in conseguenza

Digitized by Google

pei vagoni di maggior portata, anchese ouhiesti dalle parti, non devesi computare l'aumento degli ottavi, diversamente da quanto si pratica pei trasporti in servizio interno e cumulativo italiano.

È però fatto obbligo alle stazioni di fornire ai mittenti o di utilizzare vagoni della portata e capacità strettamente necessaria, secondo la natura e la quantità della merce da trasportarsi.

Ogni singola spedizione deve riferirsi al carico di un solo vagone, e cioè ciascuna lettera di porto e ciascuna spedizione non può comprendere la merce caricata in più vagoni. Perciò quando sia presentata pel trasporto una partita di merce che non possa esser contenuta in un solo vagone, le stazioni di partenza dovranno richiedere documenti di trasporto, distinti per ciascun vagone.

Le Agenzie di Navigazione invece richiederanno, di regola, un solo documento di trasporto per le partite che non oltrepassano il peso minimo aumentato di un quarto.

Le grosse partite oltrepassanti quest'ultimo peso andranno divise in tante distinte spedizioni del peso come sopra, e per ciascuna, come per la rimanenza, dovrà essere richiesto un separato documento di trasporto.

Nella nuova tariffa è stato inserito anche un prontuario dei prezzi chilometrici delle classi speciali a piccola velocità (pagine dal n. 120 al n. 169).

27°. *Noli marittimi.* — I noli per il percorso marittimo sono quelli stabiliti dalle seguenti tariffe:

a) tariffa per il trasporto del numerario, carte-valori ed oggetti preziosi;

b) tariffa per le spedizioni di piccoli colli fino a 40 chilogrammi.

Non fruiscono dei prezzi di questa tariffa gli oggetti d'arte, di collezione ecc., i quali, anche quando sono spediti in partita di peso non superiore ai Kg 40, pel percorso marittimo sono sempre tassati pel peso minimo di 50 chilogrammi e coi prezzi della classe 1ª;

c) tariffa per le spedizioni di peso superiore a 40 chilogrammi.

Quest'ultima tariffa è divisa in quattro parti:

la prima comprende i noli dalle stazioni ferroviarie

Digitized by Google

di transito nominate nella prima colonna alle stazioni ferroviarie di transito nominate nella seconda colonna e serve per la tassazione dei trasporti da stazione ferroviaria a stazione ferroviaria;

la seconda parte comprende i noli dall'agenzia di Navigazione (sotto bordo dei piroscafi) nei porti segnati nella prima colonna, alle stazioni ferroviarie di transito indicate nella seconda colonna e serve per la tassazione di spedizioni in partenza da scali marittimi per stazioni ferroviarie;

la parte terza comprende i noli dalle stazioni ferroviarie di transito segnate nella prima colonna alle Agenzie di Navigazione (sotto bordo dei piroscafi) nei porti indicati nella seconda colonna e serve per la tassazione delle spedizioni in partenza da stazioni ferroviarie a scali marittimi;

la parte quarta comprende i noli speciali, per le sole provenienze dalla Sardegna, applicabili ai trasporti di *olio di oliva e di altri vegetali, come di arachide, di canapa ecc. in botti, barili o vasi di metallo cerchiati ecc., di formaggi tanto sodi che facili a liquefarsi e dei vini comuni in damigiane od in fiaschi*, da applicarsi in quanto siano più favorevoli dei prezzi normali.

Le quattro parti di cui trattasi contengono per ciascuna percorrenza marittima i prezzi a tonnellata delle 4 classi per le partite di peso oltre i 40 e fino a 1000 chilogrammi e per quelle di peso superiore a 1000 chilogrammi.

Avvertesi che per alcune percorrenze marittime i noli per le partite non superiori a 1000 chilogrammi sono eguali a quelli stabiliti per le partite di più di 1000 chilogrammi.

28°. *Responsabilità in generale pei trasporti in servizio cumulativo.* — Per tutto quanto riguarda la responsabilità per le avarie, perdite e ritardi ed il trattamento delle merci rifiutate, giacenti od abbandonate valgono, anche pei trasporti in servizio cumulativo ferroviario marittimo con la Sardegna, le disposizioni in vigore sulla Rete dello Stato.

29°. *Spese anticipate.* — Dal contesto dell'articolo 26 della tariffa si rileva chiaramente che le spese anticipate sono ammesse sotto la responsabilità della stazione od agenzia di partenza. Ad ogni modo si richiama l'attenzione del personale su questo punto, raccomandandogli, nel suo stesso interesse, di attenersi strettamente alle disposizioni dell'articolo summentovato

Digitized by Google

Come risulta dall'ultimo capoverso del detto articolo, sono esenti dalla provvigione le spese anticipate che rappresentano tutte le tasse e spese anteriori gravate sulle rispedizioni di ufficio.

30°. *Assegni*. — La provvigione sugli assegni, di cui l'articolo 27 della tariffa, è dovuta una sola volta a favore della Amministrazione di partenza, anche quando trattasi di spedizioni da stazioni delle Ferrovie dello Stato, delle Ferrovie Sarde e da scali marittimi non ammessi al servizio cumulativo.

31°. *Modificazioni al contratto di trasporto*. — Tutte le disposizioni per modificazioni al contratto di trasporto, alla cui esecuzione deve provvedere la stazione destinataria; come *sospensione di consegna, cambiamento di destinatario, rispedizione, ritorno della merce, riduzione o annullamento di spese anticipate o di assegno, consegna in affrancato di merce spedita in assegnato*, saranno trasmesse *direttamente* dalla stazione od agenzia mittente alla stazione od agenzia destinataria.

Le disposizioni invece da prendersi in corso di trasporto, come *cambiamento di destinazione* ecc. saranno dalla stazione od agenzia mittente trasmesse al transito seguito dalla merce, che vi darà esecuzione in quanto gli sia possibile o le comunicherà al transito successivo, od alla stazione destinataria, a seconda del caso, quando la merce sia già passata da esso.

32° *Sosta, pesatura, disinfezione, uso della grue, ecc.* — Come dall'art. 25 della tariffa, per la sosta, la pesatura, l'uso della grue ecc., l'amministrazione che ha sostenuta la prestazione percepisce il compenso rispettivo nella misura stabilita dalle proprie tariffe.

A questo proposito il personale terrà presente che la responsabilità della regolare e integrale riscossione di tali compensi spetta esclusivamente alla stazione che eseguisce la prestazione. La stazione stessa, nei casi in cui non riscuota direttamente dalle parti siffatti compensi, avrà cura di indicarne esattamente il titolo e l'ammontare nel documento di trasporto che accompagna la merce.

33°. *Uso dei copertoni*. — L'uso dei copertoni è naturalmente limitato sino al transito di mare.

Digitized by Google

La richiesta del copertone potrà tuttavia essere accettata anche per il percorso al di là della traversata di mare. Tale richiesta dovrà essere inscritta e firmata dal mittente sul documento di trasporto.

Le tasse pei copertoni saranno gravate sulla merce nella misura stabilita dalle tariffe interne delle singole amministrazioni.

IV — Contabilità dei trasporti.

34°. *Istituzione del Controllo comune in Firenze presso l'Ufficio Contabilità Riassuntiva dei Prodotti.* — Per tutto quanto riguarda la contabilità dei trasporti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo colla Sardegna, è stato istituito, d'accordo fra le varie Amministrazioni interessate, un ufficio di Controllo comune in Firenze, a cura del quale viene eseguito il regolamento dei conti.

Premesso che a Civitavecchia venne istituita un'Agenzia marittima delle ferrovie dello Stato per i trasporti in servizio locale da e per le ferrovie Sarde, e che per tutto quanto concerne le operazioni contabili tale Agenzia dovrà attenersi alle disposizioni vigenti per le stazioni della Rete di Stato, versando i propri introiti alla Cassa di Roma colla periodicità che verrà stabilita dal Servizio Centrale II, nella compilazione della contabilità dei trasporti tanto le stazioni, quanto l'Agenzia marittima anzidetta, dovranno contenersi come segue:

a) Viaggiatori.

35°. *Prospetti dei biglietti distribuiti.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo con la Sardegna nonchè l'Agenzia e la stazione di Civitavecchia, quando operano per le stazioni delle ferrovie Sarde, compileranno uno speciale mod. I-213; avente appositi prospetti rispettivamente per i biglietti di corsa semplice, a destinazione fissa, per i biglietti facoltativi, e per quelli di andata e ritorno, distribuiti per tale servizio.

36°. *Riepilogazione prospetti dei biglietti distribuiti.* — L'importo di tali prospetti sarà trascritto in uno speciale riepilogo generale Mod. I-212.

Digitized by Google

37°. *Prospetto del debito* e *del credito e conto corrente riassuntivo.* — Oltre ai prospetti e riepiloghi di cui i punti 35 e 36, sarà anche compilato uno speciale prospetto di debito e di credito servendosi del Mod. I-307.

L'ammontare di quest'ultimo verrà trascritto nel conto corrente riasssuntivo Mod. I-501 e Mod. I-502 colla indicazione in iscritto « *Servizio cumulativo ferroviario-marittimo colla Sardegna* ».

38.° *Biglietti a tagliandi ritirati in arrivo.* — Per i biglietti ed i tagliandi ritirati in arrivo dalle stazioni od in transito dalle Agenzie dei porti di imbarco, veggasi il successivo punto 42.

b) **Bagagli.**

39°. *Registrazione dei bagagli.* — Per la registrazione dei bagagli in servizio cumulativo con la Sardegna, le stazioni e l'Agenzia marittima di Civitavecchia, faranno uso di un fascicolo speciale dei bollettari Mod. I-262 ed I-262 bis.

40°. *Riepilogazione dei bagagli spediti e prospetti del debito e del credito.* — Per la riepilogazione dei bagagli spediti, verrà fatto uso di un separato Mod. I-265.

L'ammontare del detto riepilogo verrà trascritto nella sede apposita del prospetto del debito e del credito Mod. I-307, di cui al precedente punto 37.

41°. *Scontrini ritirati in arrivo* — Per gli scontrini e rispettivi fogli di via ritirati in arrivo dalle stazioni e dall'Agenzia marittima di Civitavecchia veggasi il punto seguente.

42°. *Invio della contabilità dei viaggiatori e dei bagagli al Controllo comune di Firenze.* — Il mod. I-213 ed il riepilogo generale Mod. I-212, per il servizio dei viaggiatori, di cui i precedenti punti 35 e 36; il riepilogo Mod. I-265 per il servizio dei bagagli ed il prospetto del debito e del credito Mod. I-307, di cui il secondo alinea dei punti 37 e 40 dovranno essere, sotto piego accuratamente confezionato, inviati al Controllo comune di Firenze non più tardi del giorno 4 di ogni mese.

Al Controllo stesso saranno anche da inviarsi giornalmente dalle stazioni ed Agenzie marittime, i biglietti e i tagliandi ritirati, di cui il punto 38, e gli scontrini, con uniti i rispettivi fogli di via per il servizio dei bagagli di cui il precedente punto 41.

Digitized by Google

I pieghi destinati al prefato Controllo comune saranno da includersi nel pacco che va rimesso all'Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti in Firenze.

c) **Merci.**

43°. *Applicazione delle tasse.* — L'indicazione delle tasse sui documenti di trasporto deve essere fatta esponendo cumulativamente le quote per i percorsi ferroviari (ferrovie dello Stato e ferrovie Reali e Secondarie Sarde) e distintamente quelle per il percorso marittimo, arrotondando tanto le prime quanto le seconde ai cinque centesimi.

44°. *Registri delle spedizioni e degli arrivi.* — Per le spedizioni e per gli arrivi in servizio cumulativo con la Sardegna (comprese le rivalse per note di affrancazione, per riduzione od annullamento di assegni relativi ai trasporti effettuati nel detto servizio), le stazioni ammesse al detto servizio colla Sardegna, compresa l'Agenzia marittima di Civitavecchia, terranno appositi registri Mod. I-401 ed I-404 per la grande velocità e Mod. I-402 ed I-405 per la piccola velocità.

Le stazioni non ammesse al servizio cumulativo scrittureranno i trasporti nei registri spedizioni ed arrivi del servizio interno come diretti alla stazione di appoggio o provenienti dalla medesima.

45°. *Riassunti delle spedizioni e degli arrivi ed estratti statistici.* — Anche i riassunti delle spedizioni e degli arrivi (Moduli I-417 ed I-426 per la grande velocità ed I-418 e I-427 per la piccola velocità), dovranno essere compilati separatamente da quelli degli altri servizi cumulativi, per quindicina, intestandoli «*Servizio cumulativo ferroviario marittimo colla Sardegna*».

Sui riassunti arrivi i trasporti saranno distinti per gruppi secondo il transito di mare (Civitavecchia, Genova, Napoli Livorno e Palermo) dal quale pervennero, ed ogni gruppo sarà ordinato per lettera alfabetica di stazione mittente.

Tanto sui riassunti delle spedizioni quanto sui riassunti degli arrivi sarà da riportarsi il solo totale delle tasse riscosse omettendo quindi il dettaglio.

Digitized by Google

Gli estratti dei riassunti degli arrivi Mod. I-458 devono parimenti essere compilati a parte, colla stessa intestazione posta sui riassunti relativi.

46°. *Riepiloghi dei riassunti delle spedizioni e degli arrivi.* — I totali dei riassunti delle spedizioni e degli arrivi quindicinali saranno riportati su appositi riepiloghi Mod. I-432 per la gestione grande velocità e Mod. I-433 per la gestione piccola velocità. I totali stessi dovranno essere riportati sulla parte anteriore dello stampato (di contro alla indicazione « Servizio cumulativo italiano ») intestandolo « *Servizio cumulativo ferroviario marittimo colla Sardegna* ».

47°. *Compilazione elenchi degli assegni pagati.* — Per gli assegni pagati relativi a trasporti in servizio cumulativo colla Sardegna, verrà compilato quindicinalmente dalle stazioni e dall'Agenzia marittima di Civitavecchia un modulo I-457 speciale, al quale saranno da allegarsi i mandati di rimborso e gli avvisi d'incasso relativi debitamente completati.

48°. *Conto corrente riassuntivo mensile.* — L'ammontare rispettivamente del debito e del credito di ciascuna gestione per le spedizioni e per gli arrivi in servizio cumulativo colla Sardegna risultanti dai riepiloghi dei riassunti, Mod. I-432, di cui al punto 46, sarà trascritto sugli ordinari conti correnti riassuntivi Mod. I-501 ed I-502 in una sola cifra colla indicazione « *Servizio cumulativo ferroviario-marittimo colla Sardegna* ».

Parimenti nella sede apposita dei conti correnti riassuntivi suddetti sarà da riportarsi il totale degli assegni rimborsati per ogni quindicina, desumendolo dall'elenco speciale Mod. I-457, di cui al punto 47 e pure colla indicazione « *Servizio cumulativo ferroviario-marittimo colla Sardegna* ».

49°. *Invio delle contabilità al Controllo Comune.* — I riassunti delle spedizioni e degli arrivi, questi ultimi coi relativi documenti di trasporto e gli estratti dei riassunti degli arrivi di cui al punto 45, i riepiloghi dei riassunti delle spedizioni e degli arrivi di cui al punto 46 e gli elenchi degli assegni pagati colle relative schede di assegno, di cui il punto 47, tanto riguardanti la gestione grande velocità quanto la gestione piccola velocità, dovranno essere riuniti in apposito piego, accuratamente confezionato e da munirsi dell'indirizzo « Controllo comune Firenze ».

Digitized by Google

Tale piego sarà da racchiudersi nel pacco destinato allo ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti in Firenze e che è da spedirsi non più tardi dei giorni 4 e 19 di ciascun mese.

50°. *Reclami, verbali per abusi nei trasporti e contestazione di rilievi.* — I reclami per eccedenze di tassa relativi tanto al servizio dei viaggiatori, quanto al servizio delle merci ed i verbali per abusi sui trasporti di merci riguardanti il servizio cumulativo colla Sardegna dovranno, dalle stazioni ed Agenzie marittime cui vengono presentati, essere trasmessi al Controllo comune di Firenze per la trattazione.

I rilievi emessi dal Controllo stesso e che vengono contestati, verranno, inviati, come quelli ricevuti dagli altri Controlli, e che si contestano, all'ufficio Contabilità Riassuntiva Prodotti in Firenze e per i medesimi quindi valgono le disposizioni dell'art. 21 delle « *Norme per il Servizio contabile del Capo stazione* ».

51°. *Corrispondenza col Controllo Comune.* — Le stazioni e le Agenzie marittime potranno corrispondere tra di loro e col Controllo comune di Firenze, e questo con esse, per tutto quanto riguarda i trasporti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo colla Sardegna.

Le stazioni escluse dal servizio cumulativo colla Sardegna, non venendo fornite della nuova tariffa, devono servirsi dell'elenco Allegato A al presente ordine di servizio, per provvedere all'appoggio delle proprie spedizioni alle stazioni più vicine ammesse e che trovinsi sull'itinerario da seguirsi.

Per norma delle dette stazioni escluse dal servizio cumulativo si avverte che non sono ammessi al servizio cumulativo colla Sardegna:

a) i trasporti scortati da documenti importanti riduzioni di tariffa e quindi anche i trasporti militari e quelli delle Regie privative;

b) il bestiame, ad eccezione di quello minuto convenientemente condizionato in ceste o in gabbie, come: agnelli, capretti, porcellini e vitellini lattanti, non eccedente il peso di kg. 100 per collo;

c) i bozzoli vivi;

Digitized by Google

d) i feretri;

e) la paglia ed i foraggi non compressi;

f) i liquidi in recipienti di vetro non incassati o in damigiane non completamente rivestite;

g) i veicoli (compresi gli automobili) non incassati;

h) i colli indivisibili superanti il peso di una tonnellata, meno per gli scali di S. Antioco e Maddalena pei quali il peso dei colli non deve superare i kg. 500;

i) i legnami, le ferramenta ed in genere le altre merci di lunghezza superiore a m. 5.15 ed a m. 1.50 nelle altre dimensioni

k) le merci alla rinfusa;

l) le merci pericolose e nocive di cui ai Regolamenti citati nell'art. 20 della tariffa, meno quelle tassativamente nominate nella nomenclatura e classificazione;

m) le merci il cui trasporto fosse vietato dal Governo o da altre autorità competenti, per ragioni di ordine, di sanità pubblica o per qualsiasi altro motivo;

n) le derrate alimentari, segnate con asterisco nell'elenco della tariffa speciale N. 3 G. V., quando siano in colli di peso superiore a 50 kg. ciascuno, fatta eccezione per le spedizioni di animali intieri morti, i quali possono raggiungere il peso di kg. 100 per ciascun animale costituente un solo collo.

La nuova tariffa, che sostituisce quella del 16 Novembre 1898, è suddivisa in due volumi: il primo contiene tutto ciò che concerne i trasporti di viaggiatori e bagagli; il secondo tutto quanto riguarda i trasporti di numerario, carte-valori ed oggetti preziosi, e di merci a grande ed a piccola velocità.

Detta tariffa viene fornita alle stazioni ammesse al servizio cumulativo, con una scorta in più a determinate stazioni per la vendita al pubblico al prezzo di L. 3,00 per ogni esemplare completo.

Le stazioni sprovviste di tale scorta si regoleranno secondo l'art. 36 delle « *Norme per il servizio contabile del Capo Stazione* » diramate coll'ordine di servizio N. 160-1909.

Per miglior norma delle stazioni e degli uffici interessati è stata annessa anche alla nuova tariffa una carta delle Strade Ferrate della Sardegna, nella quale sono indicate distintamente, con colori diversi, le linee delle Ferrovie Reali e quelle delle

Digitized by Google

Secondarie. In detta carta sono pure indicati gli scali della Navigazione ammessi al servizio cumulativo diretto.

Nei fogli che costituiscono l'Allegato B si espongono alcuni esempi di tassazione in base ai prezzi ed alle condizioni della nuova tariffa.

In conseguenza poi della riforma di cui si tratta, gli articoli 33 e 34 delle « *Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito e pel servizio cumulativo ferroviario-marittimo* », sono annullati e sostituiti da quelli costituenti l'Allegato *C*.

Si richiama, in particolar modo, l'attenzione delle stazioni sulla disposizione di cui al punto 6) del nuovo articolo 34, riguardante l'invio diretto fra le stazioni delle Ferrovie dello Stato e le stazioni o scali marittimi della Sardegna, interessati, degli avvisi di giacenza e degli avvisi d'incasso degli assegni.

Dal giorno di attuazione della riforma del servizio cumulativo con la Sardegna restano abrogate l' « *Istruzione per l' eseguimento dei trasporti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo colla Sardegna* » (Ediz. 16 Novembre 1898), nonchè tutte le altre disposizioni precedenti relative al servizio medesimo.

Dal giorno suddetto cesserà, pel servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna, l'uso delle tabelle delle sopratasse allegate all'Appendice speciale in data 1° maggio 1900, perchè i prezzi di trasporto della nuova tariffa comprendono le sovratasse erariali stabilite dalla legge 29 marzo 1900, n. 101.

Disposizioni transitorie.

a) *Viaggiatori e bagagli.* — Per le contabilità riguardanti i 3 ultimi giorni del mese di luglio 1910 ed in attesa che sieno forniti i nuovi moduli per il servizio cumulativo con la Sardegna, le stazioni interessate e l'Agenzia di Civitavecchia compileranno, anche se negativi, per la gestione viaggiatori separati Prospetti XIX e VII dell'attuale mod. I-213 nonchè un separato riepilogo mod. I-212 e per la gestione bagagli un separato mod. I-265.

Digitized by Google

b) *Merci.* — Ai trasporti accettati a tutto il 27 luglio 1910 sono applicabili le disposizioni di tariffa e quelle contabili che ora vengono abrogate, anche se i trasporti stessi giungeranno a destinazione dopo tale data.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 187. (Servizio VIII).

Concessione speciale XIV.

(Vedi Ordine Servizio N. 8 -1905).

Essendo state introdotte aggiunte e modificazioni nell'elenco delle *Società ginnastiche ammesse a fruire della Concessione Speciale XIV*, si è provveduto alla compilazione del nuovo elenco quì allegato, da sostituirsi a quello in vigore.

Ordine di Servizio N. 188. (Servizio VIII).

Concessione speciale VI.

Nell'elenco relativo alla Concessione speciale VI, si aggiunga, nell'ordine alfabetico delle sedi, il seguente sodalizio:

Ordine Trinitario per le missioni del Benadir (1)

Roma.

(1) Concessione eccezionale limitata ai viaggi da Roma ad un posto di mare o punto di confine, o viceversa. Le richieste e le tessere di identità personale devono essere convalidate e bollate dal Ministero degli affari esteri.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 189. (Servizio VIII).

Tariffa eccezionale N. 1003 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 100-1909).

Col 31 luglio 1910 la tariffa eccezionale N. 1003 P. V. viene estesa ai trasporti di *vino comune guasto ed uva pigiata ecc.* in partenza dalle stazioni delle linee meridionali indicate nella tariffa stessa ed in destinazione della stazione di *Sesto San Giovanni.*

Per conseguenza, nella intestazione della eccezionale predetta, deve essere aggiunta, in sede opportuna, l'indicazione di detta stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 190. (Servizio II).

Variazioni ed aggiunte apportate nel testo della nomenclatura dei conti dal 1910-911.

Pag. 7. Al punto 13, dopo le parole «*Al precedente punto*» rettificare il N. 3 in «*4*».

Pag. 15 Al conto 28 aggiungere il sottoconto « E) *Navigazione* » col N. *112 bis* di partitario. All'annotazione posta di contro al sottoconto *A*) del conto 28, dopo le parole « *Servizi Centrali VII,* » aggiungere « *IX,* » e dopo le parole « sottoconti *B, C, D,* » aggiungere « *E* ».

Pag. 16. Aggiungere dopo il conto *40* di entrata il seguente:

« *40 bis. Sovvenzioni del Tesoro per lavori e provviste in dipendenza del terremoto del 28 dicembre 1908* » col n. *132 bis* di partitario:

Digitized by Google

Pag. 17. L'attuale intestazione del Titolo III « *Magazzini e officine* ». viene ampliata in « *Magazzini, officine e scorte* ».

Al sottoconto *E* del conto 45, sopprimere le parole « *presso le Officine dei depositi e le squadre di rialzo* ».

Pag. 18. L'annotazione del § 2, « *Officine* », viene ampliata in « *Officine e scorte* ».

Pag. 19. Dalla dizione del conto 50, sopprimere le parole « *presso le Officine* ».

Al detto conto 50 aggiungere il sottoconto « C) *Navigazione* » col N. 178 bis di partitario.

Pag. 43. All'annotazione *B* posta di contro al partitario N. 674, dopo le parole « *per cure balneari* ». Aggiungere quelle « *e speciali,* ».

Pag. 45. Aggiungere dopo il conto 48 il seguente:

« *18 bis. Migliorie alle linee, a carico dell'esercizio*:

A) *Lavori a contratto ed in economia, trasporti e spese diverse* (*Part. 722*).

B) *Forniture di magazzino....* (*Part. 723*) ».

Pag. 46. Dopo il conto 53 aggiungere il seguente:

« *53 bis Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione* » col N. *731 bis* di partitario e coll'annotazione « *Comprende anche il noleggio di copertoni per carri* ».

Pag. 48. Annullare il conto *69* per l'avvenuta istituzione del conto *53 bis*.

Pag. 48. Aggiungere dopo il conto *69*, ora soppresso, il seguente:

« *69 bis. Spese straordinarie per lavori e provviste in dipendenza del terremoto del 28 dicembre 1908*:

A) *Lavori a contratto ed in economia* . . . . . (*Part.* 981)
B) *Forniture di magazzino* . . . . (» 982)
C) *Espropriazioni* . . . . (» 983)
D) *Trasporti* . . . . (» 984)
E) *Studi, dirigenza e sorveglianza* . . . . . . (» 985)
F) *Diverse* . . . . (» 986)

Pag. 48. L'attuale intestazione del Titolo III viene modificata come quella a pag. 17.

Pag. 49. L'attuale intestazione del § 2 viene modificata come quella a pag. 18.

Digitized by Google

Dalla dizione del conto 74 sopprimere le parole « *presso le Officine* ».

Al detto conto 74, aggiungere il sottoconto « C) *Navigazione* », col N. *822 bis* di partitario.

Pag. 54. Togliere l'annotazione *B* posta di contro al partitario 917.

Pag. 55. L'annotazione posta di contro al conto 112 di spesa, si riferisce esclusivamente al sottoconto *A*. La nota « *Bilancia col conto 84 di entrata* » si riferisce invece all'intero conto 112.

Pag. 56 La dizione del sottoconto *A*) del conto 115, viene così modificata « A) *Pagamenti e riscatto di cessioni, ecc.....* ».

Pag 62. Togliere dalle annotazioni poste a fianco dei conti 50 e 63 le parole « *dalle Ragionerie Compartimentali* E ».

N. B. Si avverte che a partire dall'esercizio corrente le variazioni ed aggiunte alla nomenclatura dei conti verranno inserite nella II parte del *Bollettino Ufficiale*.

Ordine di Servizio N. 191. (Servizio VIII).

Vendita di armi e di medicinali ritrovati, abbandonati, o giacenti.

(Vedi Ordine di Servizio N. 364-1909).

L'Ordine di servizio N. 364-1909 fa divieto, nell'articolo 17, di portare all'asta, tra l'altro, le armi nonchè le sostanze e gli oggetti la cui produzione, detenzione, cessione o smercio sono regolati da leggi e regolamenti speciali, compresi naturalmente i medicinali,

Accade però talvolta che tra gli oggetti ritrovati nelle pertinenze della ferrovia o le merci ed i bagagli giacenti, abbandonati, ecc., che a forma di tariffa l'Amministrazione ha facoltà di vendere, si trovano delle armi o dei medicinali.

Si reputa pertanto necessario di prescrivere che in tali casi le Divisioni del Movimento e Traffico, ove si tratti di armi,

Digitized by Google

prendano preventivi accordi coi locali Uffici di pubblica sicurezza, a fine di stabilire le modalità di vendita.

Parimenti le Divisioni del Movimento e Traffico dovranno prendere accordi con le locali R. Prefetture prima di procedere alla vendita di medicinali, avvertendo a tal riguardo che, costituendo la vendita dei medicinali, a forma e dose di medicamento, diritto esclusivo dei farmacisti e dovendosi perciò evitare che privati incettatori ne facciano oggetto di pericolosa speculazione, alla vendita di cui sopra saranno da chiamarsi soltanto i farmacisti autorizzati, i quali poi potranno rivendere al pubblico i medicinali così acquistati in perfetta legalità e con piena garanzia per la salute pubblica.

Di quanto precede sono stati avvertiti i sigg. Prefetti del Regno a cura del Ministero dell'Interno.

Circolare N. 65. (Servizio VIII).

Estensione del servizio dei trasporti a domicilio a Modica.

Nel 1° agosto 1910 il servizio dei trasporti a domicilio alla stazione di Modica, che finora era limitato alla sola consegna dei pacchi ferroviali, viene esteso alla presa e consegna di tutte le merci sia a G. V. che a P. V. con i prezzi segnati nell'allegato prospetto.

Per conseguenza alla pag. 21 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, debbono essere aggiunti in sede opportuna i prezzi medesimi e alla pag. 57 del Prontuario generale delle distanze chilometriche, edizione 1908, di fronte al nome della stazione di Modica si deve cancellare alla colonna 14 il richiamo (7) e sostituire ad esso la lettera *P*. Parimenti deve essere cancellata in calce alla pagina stessa la corrispondente nota (7).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Circolare N. 66. (Servizio VIII).

Apertura dell'Impresa trasporti a domicilio a Varazze.

(Vedi Circolare N. 85-1909).

A datare dal 15 luglio 1910 è stato ripristinato alla stazione di Varazze il servizio dei trasporti a domicilio con gli stessi prezzi rimasti in vigore fino al 30 settembre 1909, quali risultano dall'unito prospetto.

Per conseguenza si dovranno praticare le opportune annotazioni a pag. 31 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, ed a pag. 103, colonna 14, del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, ediz. 1908, si dovranno aggiungere le lettere G. P.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Istruzione N. 3. (Servizi II e VI).

Oggetti di consumo da tenersi in speciale evidenza nei riguardi dei consegnatari.

Si partecipa che le *Cassette per la spazzatura ed i Coprisedili di tela per seggiole e poltrone* di cui ai progressivi N. 865 e 1203 del Catalogo provvisorio dei materiali ed oggetti di scorta nei magazzini - edizione luglio 1909 - dovranno essere considerati come oggetti di consumo ma la fornitura di essi, quando sia riconosciuta necessaria, dovrà farsi sotto l'osservanza delle norme di cui all' Istruzione N. 8-1909 (Servizi II e VI).

Tali oggetti quindi dovranno essere aggiunti all' elenco allegato alla Istruzione stessa.

Le *Coperture* di qualunque stoffa che si impiegano per avvolgere mobili ed i *Coprisedili di tela per ottomane e divani* saranno da considerarsi oggetti d'inventario e nelle richieste si dovranno usare le voci di cui ai progressivi N. 1193 e 1203 bis del Catalogo suddetto, completando la prima come sarà richiesto dal caso.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 9.v (SERVIZIO VII, VIII e X).

Trasporto delle barbabietole e dei relativi residui.

Allo scopo di regolare i trasporti delle barbabietole e relativi residui da e per le fabbriche di zucchero si stabilisce:

1° CARRI ASSEGNATI AGLI ZUCCHERIFICI. — Regolati da appositi contratti, saranno assegnati temporaneamente alle Società esercenti le Fabbriche di zucchero, carri aperti a sponde alte, di portata variabile, i quali saranno capaci di ricevere un carico di barbabietole non inferiore alla portata indicata sui longaroni.

Detti carri dovranno essere adoperati unicamente per il trasporto delle barbabietole, delle calci di defecazione e delle ettuccie (residui delle barbabietole), provenienti da stazioni delle Ferrovie dello Stato e destinate alle singole Fabbriche e per le spedizioni dalle Fabbriche stesse a stazioni delle Ferrovie dello Stato. Si distingueranno dagli altri per l'iscrizione « BARBABIETOLE » seguita dall'indicazione dell'anno cui si riferisce la campagna bietolifera e dal nome della località sede della Fabbrica alla quale sono assegnati. Quelli assegnati a Fabbriche trovantisi in una medesima località, porteranno altresì il nome della rispettiva Fabbrica. Quando, per concessione speciale del Servizio Centrale VII, trovansi scritte sui fianchi dei carri noleggiati, due o più località sedi di fabbriche, le stazioni permetteranno l'uso di tali carri promiscuamente fra le fabbriche stesse.

Solo verso speciale autorizzazione del suddetto Servizio Centrale VII, gli Zuccherifici potranno inviare i carri, loro noleggiati per tali trasporti, anche su linee di Ferrovie Secondarie allo scopo di prendere e portare carico.

I carri assegnati agli Zuccherifici debbono essere consi-

Digitized by Google

derati come carri di proprietà privata, quantunque non subiscano il cambio delle marche e dei numeri; ed in quanto non è contrario al presente Ordine di Servizio, essi dovranno essere assoggettati alle disposizioni del Regolamento per i carri privati.

Si rammenta in ispecial modo che, essendo destinati esclusivamente ai trasporti da e per gli Zuccherifici, tali carri non dovranno essere per nessun motivo utilizzati dalle stazioni per altri trasporti che non siano quelli della Fabbrica cui sono assegnati, nemmeno nei loro viaggi a vuoto.

2° CONSEGNA E RICONSEGNA DEI CARRI. — La *consegna* dei carri alle Società esercenti gli Zuccherifici, avrà luogo nelle stazioni e nei giorni che saranno a tempo indicati e stabiliti di comune accordo con le Società esercenti gli Zuccherifici; essa potrà avvenire anche in stazioni che non siano quelle a contatto con la Fabbrica di zucchero.

La consegna anche parziale dei carri alle Fabbriche dovrà risultare da apposito verbale Mod. *G*-181 redatto in quattro esemplari a cura della stazione che fa la consegna e firmato dai Rappresentanti della ferrovia e degli Zuccherifici. Uno degli esemplari rimarrà alla Società ricevente, e gli altri saranno spediti, in giornata, raccomandati, uno alla Divisione Movimento e Traffico, l'altro alla Delegazione Circolazione Veicoli nella giurisdizione della quale la stazione è compresa, ed il quarto, al Controllo Prodotti P. V. in Torino.

Le Delegazioni Circolazione Veicoli, dopo presane nota, li invieranno sollecitamente di volta in volta all' Ufficio Circolazione Veicoli in Roma.

I singoli verbali dovranno indicare esattamente la marca, la serie, il numero dei carri e la portata in tonnellate (indicata sui longaroni) di ciascun carro.

Si fa speciale raccomandazione per ciò che riguarda la indicazione della portata e della data di consegna, essendo su ciò essenzialmente basati il computo delle tasse di trasporto, la liquidazione della tassa fissa e quella di nolo.

Nel caso si preveda di non poter consegnare i carri o parte di essi a qualche Fabbrica, alla data prestabilita, dovrà esserne dato avviso 8 giorni prima alla Fabbrica stessa a cura delle

Digitized by Google

Divisioni Movimento e Traffico o delle Sezioni di Movimento, indicando approssimativamente l'epoca nella quale avverrà la consegna.

La *restituzione* anche parziale dei carri delle Fabbriche di zucchero alla Ferrovia, avvenga per guasti o per cessato bisogno, dovrà effettuarsi solamente nella stazione a contatto con la fabbrica di zucchero od in quella ove ebbe luogo la consegna, ma sempre mediante verbale Mod. *G*-181*a* steso in triplo esemplare, uno dei quali rimarrà alla Società che restituisce i carri e gli altri saranno spediti in giornata, in piego raccomandato alla Delegazione Circolazione Veicoli e alla Divisione Movimento e Traffico.

Le Delegazioni Circolazione Veicoli, appena presane nota, li rispediranno all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma.

In detti Verbali di consegna e di riconsegna dovranno pure risultare gli eventuali guasti e le mancanze accertate ai carri stessi nei modi consueti.

Il Servizio Centrale VII, potrà concedere alle Fabbriche, che la restituzione dei carri ad esse noleggiati, avvenga anche in ordine non rigorosamente cronologico rispetto alla consegna, purchè la portata dei carri che si restituiscono, sia corrispondente a quella dei carri che avrebbero dovuto essere restituiti per i primi.

3 Spedizioni di carri vuoti. — I carri vuoti verranno trasportati gratuitamente nei loro percorsi per andare a prendere carico, e la loro spedizione si farà dalle stazioni dietro presentazione, da parte della Società concessionaria, di regolare lettera di porto, nella quale sarà indicato dove ed a chi i carri vuoti sono destinati. Con una stessa lettera di porto non può essere spedito più di un carro. Sulle lettere di porto dovrà figurare la dicitura « *Convenzione speciale* ».

Verificandosi altri percorsi a vuoto, per fatto della fabbrica dello zucchero, sarà dovuta alla Ferrovia la tassa di L. 0,05 per carro e per chilometro.

Qualora quindi, una stazione venisse invitata, per telegramma od a mezzo di lettera, dalla Ditta alla quale i carri sono noleggiati, **a ritornare** o *rispedire altrove* dei carri ***giuntile vuoti***, essa stazione effettuerà senz'altro la nuova spedizione

Digitized by Google

compilando regolare lettera di porto e gravando questa della sopradetta tassa per ogni chilometro di percorso a vuoto da effettuarsi.

La stazione destinataria curerà la riscossione del relativo importo da chi ritirerà il carro.

Le stazioni non dovranno accettare disposizioni verbali per il ritorno o la *rispedizione altrove* di carri giunti vuoti.

Anche le spedizioni di veicoli vuoti assegnati agli zuccherifici, eventualmente autorizzate a passare sulle linee di altre Amministrazioni, dovranno effettuarsi con lettera di porto ordinaria da presentarsi dagli zuccherifici, e, come si pratica per i carri di costruzione speciale di proprietà privata, esenti da tassa di trasporto.

4° Spedizione dei carri carichi - Etichette. — Le spedizioni dei carri carichi sono regolate dalle norme ordinarie di tariffa, e quindi gli Zuccherifici debbono presentare regolare lettera di porto, la quale dovrà portare la leggenda « *Convenzione speciale* » e le stazioni applicheranno ai carri stessi le etichette prescritte per le spedizioni ordinarie.

Agli zuccherifici è data però facoltà di fare applicare ai carri delle etichette colorate per distinguere le diverse provenienze delle barbabietole, ma in modo che le etichette stesse non ricoprano altre indicazioni esistenti sui carri.

5° Tassazione dei trasporti. — Ai trasporti eseguiti da e per le fabbriche di zucchero con i carri ad essi assegnati, verranno applicate le tariffe e condizioni in vigore per il genere dei trasporti stessi, notando che agli effetti del punto I comma *c*) dell'art. 107 delle tariffe, i carri in questione dovranno essere considerati come richiesti della portata che su di essi è segnata.

6° Facoltà di eseguire le spedizioni delle barbabietole, dei residui e della calce di defecazione in porto assegnato. — E' accordato alle Ditte proprietarie degli zuccherifici di eseguire in porto assegnato le spedizioni di barbabietole e dirette alle rispettive fabbriche caricate nei carri assegnati alle medesime, alla condizione però che nelle lettere di porto le Ditte stesse risultino contemporaneamente come mittenti e come destinatarie.

Parimenti è concesso alle Ditte proprietarie degli Zucche-

Digitized by Google

rifici di eseguire in porto assegnato le spedizioni, a chiunque dirette, di fettuccie e di calce di defecazione provenienti dalle Fabbriche.

7° SPEDIZIONI CON CARRI NON NOLEGGIATI. — Le fabbriche potranno ricevere merci anche con carri non assegnati, ma in tali casi, il mittente non dovrà essere la fabbrica stessa e le stazioni esigeranno che le spedizioni di barbabietole, fettuccie e calce di defecazione, trasportate con carri ordinari, vengano effettuate alle condizioni tutte che regolano i trasporti ordinari, come pure in base a dette condizioni, le fabbriche di zucchero potranno riutilizzare i carri non specializzati, che siano stati loro consegnati carichi.

8° DISPOSIZIONI PER SOLLECITARE I TRASPORTI. — I trasporti dei carri carichi di barbabietole, di fettucce e di calce di defecazione, nonchè quelli vuoti che sono inviati a prendere carico, devono essere eseguiti il più sollecitamente possibile. A tale scopo le Divisioni di Movimento e Traffico, prendendo accordi fra di loro, quando ne sia il caso, provvederanno in tempo utile a disciplinare la composizione dei treni, e, se occorre a specializzarne qualcuno, in modo da evitare manovre ed incagli alle stazioni di transito o ritardi nell'inoltro·

I carri dovranno essere riuniti in gruppi ed inoltrati con determinati treni merci. Si potranno inoltrare coi treni viaggiatori nel solo caso che una linea od un tratto di linea non siano serviti da treni merci, ma anche in questo caso, i treni pe utilizzarsi per l'inoltro, dovranno essere stabiliti preventivamente dalle Divisioni Movimento e Traffico, col criterio di evitare, nei limiti del possibile, manovre e soste ai transiti.

Alle fabbriche dovrà comunicarsi l'orario dei treni fissati per l'inoltro dei carri carichi e vuoti, affinchè possano regolare il loro lavoro in relazione all'arrivo ed alla partenza dei carri.

9° ARRIVO DELLE SPEDIZIONI DI BARBABIETOLE. — AVVISI AGLI ZUCCHERIFICI. — CONSEGNA DELLA MERCE E DEI DOCUMENTI — CONSEGNA DI CARRI CARICHI DI FETTUCCIE E CALCE DI DEFECAZIONE. — Gli arrivi delle barbabietole, devono essere partecipati alle fabbriche mediante regolare lettera di avviso e non

Digitized by Google

si dovranno assolutamente consegnare i carri carichi, se prima non ebbe luogo il regolare svincolo della merce.

Le ore di consegna dei carri carichi, come dei carri vuoti, dovranno risultare da apposito fascicolo formato con moduli G-132 (F. S.), oppure *F*-781 (ex R. A.) o 361-*B* (ex R. M.). sui quali la stazione ritirerà di volta in volta, e per ogni consegna e riconsegna, la firma dell'Agente della fabbrica, che all'uopo sarà stato da questa preventivamente delegato.

Per la consegna dei carri carichi di fettuccie e calce di defecazione valgono le norme ordinarie.

10° Tasse di sosta. — Non sono soggetti ad alcuna tassa di sosta i carri noleggiati alle Ditte per tutto il tempo che essi rimangono nelle loro fabbriche, e quando giacciono *vuoti* nelle nostre stazioni.

Per le soste, oltre i termini di tempo per il carico e lo scarico stabiliti dagli articoli 69 e 117 delle tariffe, dei carri assegnati alle Ditte e che giacciono carichi nelle stazioni della Rete dello Stato, in attesa del compimento del carico o della presentazione dei documenti per la spedizione, nonchè di quelli pure carichi spediti dalle fabbriche di zucchero e che sostano nelle stazioni in attesa dello scarico, sarà applicata la tassa di L. 5 per carro e per giorno indivisibile.

Per le soste invece di carri assegnati alle Ditte, carichi di merci destinate agli zuccherifici e giacenti nelle stazioni a cui questi sono allacciati, od in altre intermedie fra la stazione di spedizione e quella di destinazione, per causa delle Ditte stesse, e cioè perchè queste non possono ricevere i carri in questione nelle loro fabbriche, o per altre cause estranee alla Ferrovia, sarà applicata la tassa di L. 2,50 per carro se le soste non sono superiori a 12 ore e quella suddetta di L. 5 per carro e per giorno indivisibile se le soste sono superiori a ore 12.

Per l'applicazione, la riscossione, l'addebitamento, ecc., di tali tasse, valgono le norme ordinarie per le spedizioni in arrivo o in partenza, sostanti nelle stazioni oltre i limiti fissati.

Prima dell'applicazione di queste ultime tasse, devono essere contestate agli zuccherifici, e per essi ai loro rappresentanti, le soste alle quali le tasse in questione si riferiscono.

A tale scopo la stazione cui fa capo la fabbrica, segnerà

Digitized by Google

in apposito libro tutti i carri carichi giacenti in essa, o fatti trattenere nelle precedenti stazioni per evitare ingombri, carri che la fabbrica ha dichiarato di non poter ricevere. Detto libro è da presentarsi al rappresentante dello zuccherificio, affinchè ne prenda nota e convalidi la contestazione fatta con la dichiarazione che i carri non possono essere ricevuti. Se il rappresentante si rifiutasse di rilasciare tale dichiarazione, il Capo stazione farà una annotazione nel libro, constatante il rifiuto opposto, annotazione che varrà come prova irrefragabile dell'impedimento opposto dalla fabbrica al ricevimento dei carri.

La contestazione in discorso deve essere fatta non appena cominciano le soste nella stazione allacciata, o quando questa ha avuto sicura notizia dei carri trattenuti nelle precedenti stazioni.

Per la decorrenza delle soste valgono le seguenti norme:

a) per i carri trattenuti nelle precedenti stazioni: dal momento in cui furono trattenuti, fino all'ora reale del loro proseguimento;

b) per i carri giacenti nella stazione allacciata: dal momento in cui il carro è pronto alla consegna, fino all'ora in cui venne effettivamente consegnato.

Le stazioni allacciate alle fabbriche si metteranno in relazione con le altre interessate, per avere i dati loro occorrenti per il computo delle accennate soste.

11° RESPONSABILITÀ IN CASO DI AVARIE ALLE MERCI — TRASBORDI. — L'Amministrazione Ferroviaria non risponde delle avarie alle merci destinate o provenienti dalle fabbriche di zucchero, a meno che non siano imputabili a colpa diretta del proprio personale; del pari non avrà responsabilità alcuna per i cali naturali e per i danni provenienti dai trasbordi, qualunque sia la causa dei medesimi, nonchè per le avarie alla merce causate da ritardata resa Dovranno però sempre farsi nei modi prescritti, tanto nelle stazioni quanto negli stabilimenti allacciati, gli accertamenti relativi alle avarie, agli ammanchi ed altre eventuali irregolarità nei trasporti, avendo speciale cura di far sempre risultare la causa dell'irregolarità, e che il trasporto è stato effettuato in base a *Convenzione speciale.*

12° RITARDATA RESA DELLE MERCI E DEI VEICOLI — Agli

Digitized by Google

effetti degli indennizzi per ritardo della consegna della *merce*, i termini di resa saranno prorogati di tre giorni. come alle condizioni per l'applicazione della Tariffa locale, 220.

L'Amministrazione Ferroviaria non corrisponderà invece alcun indennizzo per eventuali ritardi relativi ai *veicoli*, tanto a vuoto quanto a carico.

13° AVARIE E RIPARAZIONI AI CARRI. — Le Ditte sono responsabili dei danni subiti dai carri *ed imputabili alle Ditte stesse*. Perciò le stazioni all'atto delle varie consegne e riconsegne dei carri, procederanno in contraddittorio (col concorso del Verificatore nelle stazioni sedi di personale di verifica) alla constatazione delle eventuali avarie, le quali dovranno essere descritte a tergo dell'apposito mod. G-132.

Il Servizio X provvederà poi, colle modalità in uso, per l'addebito agli zuccherifici delle riparazioni dei guasti ad essi imputabili.

Qualora si dovesse *togliere dalla circolazione* a cagione di guasti comunque verificatisi dei carri tanto carichi che vuoti, i Verificatori dovranno applicare le etichette prescritte dal caso per l'invio in riparazione, e dovranno darne immediato avviso al Capo della stazione a mezzo dell'apposito tagliando annesso alla matrice delle etichette, ritirando la firma di ricevuta.

Rilevandosi il guasto in stazione che non sia quella a contatto con la fabbrica alla quale i carri sono noleggiati, il Capo stazione dovrà darne subito avviso alla stazione in contatto, che a sua volta ne dovrà tosto avvertire lo Zuccherificio.

I carri ai quali viene applicata l'etichetta per le Officine (cioè con tagliando *o*) dovranno essere per cura della Stazione prontamente sostituiti con altri di tipo analogo. A questi ultimi dovrà essere applicata la scritta di specializzazione come è detto all'art. 1°, mentre a quelli che vengono tolti dalla circolazione per essere inviati in Officine, tale scritta dovrà essere cancellata possibilmente subito.

I carri guasti che non vengono etichettati per le Officine perchè possono essere riparati o dai Verificatori o dalle Squadre Rialzo, non vengono di massima sostituiti, ma devono essere riparati il più sollecitamente possibile e con precedenza sugli

Digitized by Google

altri; quando però si ritenesse di non poterli restituire alla circolazione prima della fine del terzo giorno dalla data del loro ritiro, dovranno anch'essi venire sostituiti. A tal fine le Squadre Rialzo ogni qualvolta riceveranno per la riparazione un carro noleggiato pel trasporto delle barbabietole dovranno far conoscere alla Stazione, mediante Mod. G-40, la durata probabile della riparazione. La Stazione stessa, accusando ricevuta del detto modulo, indicherà per iscritto alla Squadra se e con quale carro dovrà essere sostituito quello guasto.

Anche di queste sostituzioni, la stazione dovrà informarne la Fabbrica dello zucchero.

In tali casi si dovrà procedere precisamente come è detto al punto 2° del presente Ordine di Servizio e cioè, alla redazione ed invio del verbale di riconsegna mod. G-181 *a*, pei carri ritirati, e del verbale di consegna mod. G-181, per quelli assegnati alla Fabbrica in loro sostituzione.

14° Orario di apertura e di chiusura dei cancelli negli scali. — Nelle stazioni di spedizione delle barbabietole e in quelle cui fanno capo le fabbriche di zucchero, si potrà, a giudizio degli Ispettori di Riparto, convenientemente anticipare l'orario di apertura e posticipare quello di chiusura dei cancelli, per facilitare il carico, lo scarico ed il sollecito inoltro dei trasporti.

15° Deposito di barbabietole nelle stazioni in attesa del carico — In caso di bisogno, riconosciuto dalle Divisioni o Sezioni del Movimento Traffico, queste potranno concedere che le barbabietole vengano depositate, senza pagamento di sosta, nei piazzali delle stazioni in attesa del carico; ciò però senza responsabilità alcuna per l'Amministrazione Ferroviaria, e quando la concessione non porti disturbo al regolare servizio della stazione.

16° Pesatura dei carri. — Per le pesature dei carri entro le fabbriche, valgono le norme che regolano la concessione del binario di raccordo.

17° Liquidazione dei conti ed indennizzi. — All'atto della consegna dei carri, o gruppo di carri, agli incaricati delle fabbriche, il capo della stazione ove si effettua la consegna stessa,

Digitized by Google

dovrà esigere dai medesimi una *tassa fissa* di L. 20 per ogni carro, aumentata di L. 7,50 per ogni tonnellata in più pei carri superiori alle 12 tonnellate.

Le Divisioni di Movimento e Traffico, sono tenute a dare preventive ed opportune disposizioni alle stazioni per l'incasso e pel versamento degli importi di cui trattasi, accertando la loro esattezza ed effettuandone la regolarizzazione contabile.

Completata la consegna dei carri assegnati a ciascuna fabbrica, le Divisioni del Movimento e Traffico indicheranno per norma al Servizio Centrale VII l'ammontare delle singole riscossioni, distinte per fabbrica, state fatte dalle stazioni per tale titolo.

I conti pel *nolo dei carri* saranno mensilmente trasmessi, dal Servizio Centrale VII, direttamente ai Capi delle stazioni in contatto con le diverse fabbriche di zucchero, i quali cureranno subito la riscossione degli importi e il verseranno in giornata a cassa nei modi prescritti.

Trascorsi 5 giorni dalla presentazione del conto senza che la fabbrica lo abbia liquidato, il Capo stazione dovrà avvertire telegraficamente il Servizio VII.

L'addebito alle Ditte per *avarie ai carri* di cui al punto 13°. dovrà essere fatto a cura del Servizio X.

Le tasse di *sosta dei carri carichi,* di cui al punto 10°, saranno dalle stazioni riscosse ed addebitate con le norme ordinarie adottate in simili casi, e così pure le tasse per gl'*inutili percorsi a vuoto,* di cui al punto 3°.

Le disposizioni speciali, di cui al presente Ordine di Servizio, riguardano esclusivamente i trasporti di barbabietole eseguiti con carri assegnati in noleggio agli zuccherifici. Non sono perciò applicabili alle spedizioni effettuate con carri non noleggiati, ma per queste valgono le disposizioni ordinarie comuni a tutti gli altri trasporti, come è detto al punto 7°, non esclusa la preventiva domanda dei carri con la specificazione della loro portata: Art. 107 delle vigenti tariffe.

Si raccomanda vivamente alle Divisioni Movimento e Traffico di provvedere all'esatto e completo adempimento delle disposizioni contenute in questo Ordine di Servizio. Si interessano poi particolarmente gli Ispettori di Riparto ed i Controllori del Materiale e quelli del Traffico alla maggiore sorve-

Digitized by Google

glianza affinchè le stazioni abbiano ad attenersi strettamente alle disposizioni stesse, ed in particolare modo a quelle circa il carico dei carri, e l'applicazione delle tasse di porto e di sosta, di cui agli art. 5 e 10°.

Si fa speciale raccomandazione alle stazioni interessate di curare con ogni mezzo la regolarità e la speditezza dei trasporti dei carri a carico ed a vuoto e delle operazioni di carico e scarico, nonchè di evitare irregolari soste, e ciò anche allo scopo di limitare allo stretto indispensabile la durata del noleggio ed il quantitativo dei carri noleggiati sottratti ai bisogni generali del traffico.

Distribuito ai capi stazione, capi gestione, capi manovratori, capi verificatori e verificatori trovantisi sulle linee nelle quali si effettuano trasporti di barbabietole.

Circolare N. 8v. (Servizio VII).

Inventario generale delle carrozze e bagagliai da eseguirsi alle ore 24 del 5 agosto 1910.

Alle ore 24 del 5 agosto 1910 le stazioni dovranno eseguire un accurato inventario — per quantità — delle carrozze e dei bagagliai, buoni e guasti, riepilogandone le risultanze sul prospetto allegato alla presente Circolare.

Dall'inventario sono esclusi i bagagliai e le carrozze in composizione ai treni alle ore 24.

L'inventario delle carrozze e dei bagagliai guasti, giacenti sui binari del traffico, potrà essere eseguito anche qualche ora prima delle 24, purchè si tenga esatto conto dei veicoli eventualmente etichettati dopo le operazioni inventariali.

Le stazioni sede di Squadra di Rialzo, anzichè alle 24, dovranno-previ accordi col personale della Trazione — accertare la rimanenza dei guasti, già in consegna alla Squadra, al termine della giornata di lavoro degli operai, avendo cura di non comprendere erroneamente fra le carrozze ed i bagagliai

Digitized by Google

guasti quelli che la Squadra ha già messi a disposizione del Movimento, perchè già riparati, ma che non furono, però, ancora ritirati.

Si rammenta infine che l'inventario deve essere eseguito anche dagli scali merci, nei quali pur non essendovi movimento di treni viaggiatori, possono trovarsi carrozze in temporaneo deposito inviate per sgombro della stazione Centrale, oltre le vetture impegnate come bagagliai in composizione ai treni merci.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

FERROVIE DELLO STATO

Inventario generale carrozze e bagagliai alla mezzanotte del 5 Agosto 1910

Stazione di

CARROZZE E BAGAGLIAI	A CARRELLI							A DUE O TRE ASSI											TOTALE		ANNOTAZIONI
				Miste					con Westinghouse					Ordinarie							
	Bagagliai toelette	Bagagliai posta	Prime	ABIz	ACIz	Seconde	Terze	Bagagliai posta	Bagagliai	Prime	Miste	Seconde	Terze	Bagagliai	Prime	Miste	Seconde	Terze	BAGAGLIAI	CARROZZE	
Buoni																					
Guasti – Sui binari del Traffico																					
Guasti – Presso le Squadre di Rialzo																					
TOTALE GENERALE .																					

IL CAPO STAZIONE

Il presente modulo deve inviarsi alla Divisione allegato al modulo [illegible] 128 del 6 a

ANNO III - N. 31. 4 AGOSTO 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Roma, agosto 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini —

Digitized by Google

LEGGE *n. 474 del 17 luglio 1910 sull'assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1909-910* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Sono approvate le variazioni per l'assestamento del bilancio di previsione dell'esercizio finanziario 1909-910 indicate per ogni Ministero e per ciascun capitolo nella tabella *A*, annessa alla presente legge.

Art. 2.

Il bilancio di previsione per l'esercizio 1909-910, rettificato in conformità al precedente art. 1, presenta i seguenti risultati:

Entrate e spese effettive.

Entrata	L.	2,156,214,113 70
Spesa	»	2,117,118,921 60
Avanzo . .	L. +	39,095,192 10

Costruzione di strade ferrate.

Entrata	L.	36,501,875 48
Spesa	»	43,330,000 —
Eccedenza passiva .	L. —	6,828,124 52

Movimento di capitali.

Entrata	L.	243,892,964 30
Spesa	»	227,692,943 19
Eccedenza attiva . .	L. +	16,200,021 11

Partite di giro.

Entrata	L.	56,318,562 61
Spesa	»	56,318,562 61
		»

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 176, del 28 luglio 1910.

Digitized by Google

È approvata la tabella *B* che contiene i suddetti stanziamenti, ed il riepilogo generale rimane così stabilito:

Entrata	L.	2,492.927,019 86
Spesa	»	2,444,459,931 17
Avanzo . .	L. +	48,467,088 69

Art. 3.

Sono convalidati i decreti Reali, coi quali vennero autorizzate le prelevazioni dal fondo di riserva per le spese impreviste indicate nell'annessa tabella *C-bis*. Sono quindi approvate le prelevazioni medesime e quelle fatte sul fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine indicate nell'annessa tabella *C*, per gli effetti di che agli articoli 29 e 38 del testo unico della legge sulla contabilità generale, approvato col R. decreto 17 febbraio 1884, n. 2016 (serie 3ª).

Art. 4.

All'elenco delle spese obbligatorie e d'ordine annesso alla legge di approvazione dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1909-910 sono portate le variazioni indicate nella tabella *D*, unita alla presente legge.

Art. 5.

Sono approvate le variazioni per l'assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1909-910 dell'Amministrazione del fondo di massa del Corpo della R. guardia di finanza, descritte nella tabella *E* annessa alla presente legge.

Per gli stati di previsione della stessa Amministrazione, le reintegrazioni di somme nella spesa ed i prelevamenti dal *Fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine* saranno disposti con decreti del ministro delle finanze; i prelevamenti dal *Fondo di riserva per le spese impreviste* con decreti da esso promossi.

Digitized by Google

Gli stanziamenti dei capitoli dell'entrata e della spesa, inscritti *per memoria* negli anzidetti stati di previsione, riguardanti l'aumento o la diminuzione delle rimanenze del magazzino degli effetti di vestiario, saranno determinati in fine di esercizio con decreto del ministro delle finanze, in corrispondenza coi risultati effettivi del conto del magazzino stesso.

È fatta facoltà al ministro delle finanze di aumentare con suoi decreti, in corrispondenza al bisogno, gli stanziamenti dei capitoli della spesa riguardanti la massa individuale.

Art. 6.

Sono approvate le variazioni per l'assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1909-1910, dell'Amministrazione del fondo per il culto, descritte nella tabella *F*, annessa alla presente legge.

Art. 7.

L'Amministrazione del fondo per il culto è autorizzata ad imputare sugli esercizi 1909-910 e 1910-911 tutti i pagamenti del capitolo num. 51 « Supplementi di congrua concessi in esecuzione dell'art. 28 della legge 7 luglio 1866, o di altre leggi precedenti o susseguenti, ai tilolari di beneficii parrocchiali deficienti e assegni agli economi spirituali durante le vacanze » senza distinzione dell'esercizio al quale si riferiscono gli impegni relativi.

Art. 8.

Sono approvate le variazioni per l'assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1909-910 della Amministrazione del fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma, descritte nella tabella *G*, annessa alla presente legge.

Art. 9.

Sono approvate le variazioni ai bilanci dell'entrata e della spesa degli Economati dei beneficî vacanti, per l'esercizio finanziario 1909-910, descritto nella tabella *H* annessa alla presente legge.

Art. 10.

Sono approvate le variazioni al bilancio dell'entrata e della spesa delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1909-910 descritte nella tabella *I*, annessa alla presente legge.

Art. 11.

L'ammontare del fondo di dotazione di magazzino delle ferrovie dello Stato, di cui all'art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito per l'esercizio finanziario 1909-910 in L. 119,422,020.01.

Art. 12.

Il limite massimo delle annualità per le pensioni da concedersi nell'esercizio 1909-910 pei collocamenti a riposo, sia di autorità, sia in seguito a domanda determinata da invito di ufficio, stabilito in L. 455,000 con l'art. 4 della legge 20 giugno 1909, n. 350, che approvò lo stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio suddetto, è elevato alla somma di L. 550,000, ripartita nella seguente misura fra i vari Ministeri:

Ministero	del tesoro	L.	12,000
Id.	delle finanze	»	25,000
Id.	di grazia e giustizia	»	20,000
Id.	degli affari esteri	»	10,000
Id.	dell'istruzione pubblica	»	12,000
Id.	dell'interno	»	73,000
Id.	dei lavori pubblici	»	20,000
Id.	delle poste e dei telegrafi	»	18,000
Id.	della guerra	»	240,000
Id.	della marina	»	100,000
Id.	dell'agricoltura, industria e commercio	»	20,000
	Totale	L.	550,000

Digitized by Google

Art. 13.

Con decreti del ministro del tesoro sono autorizzate le variazioni necessarie a stabilire la corrispondenza prescritta dall'art. 12 della legge 2 luglio 1908, n. 326, fra gli stanziamenti relativi al debito vitalizio inscritti per *pensioni ordinarie* e per *indennità per una sola volta invece di pensione* negli stati di previsione della spesa dei singoli Ministeri e dell'entrata in relazione con quelli del bilancio della spesa del Ministero del tesoro.

Art. 14.

E' autorizzata la spesa di L. 500,000 da inscriversi al capitolo **111**-*bis* dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1909-910, per riparazioni degli edifici universitari della città di Napoli.

Sono autorizzate le seguenti diminuzioni di stanziamento nello stato di previsione medesimo:

Cap. n. 110. Acquisto dell'area e costruzione del nuovo edificio del Ministero dei lavori pubblici (art. 37 e 38 della legge 11 luglio 1907, n. 502 e art. 1 lettera *c* della legge 30 giugno 1909 n. 407	L. 350,000 —
» 244. Assegnazione per un fondo di riserva per maggiori stanziamenti relativi a spese autorizzate da leggi precedenti o dalla legge 30 giugno 1904, n. 293, e per eventuali nuove opere da autorizzarsi con la legge di bilancio per somme non eccedenti L. 30,000 e con leggi speciali per somme superiori	» 150,000 —
Totale . . .	L. 500,000 —

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Racconigi, addì 17 luglio 1910.

VITTORIO EMANUELE

TEDESCO.

Visto, *il guardasigilli:* FANI.

(*Omissis*).

Digitized by Google

TABELLA I.

Variazioni al bilancio di previsione delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1909-1910.

CAPITOLI Numero	CAPITOLI Denominazione	Ammontare delle variazioni
	ENTRATA	
	TITOLO I.	
	Parte ordinaria	
1.	Viaggiatori	+ 7,747,000 —
3.	Bagagli e cani	— 800,000 —
4.	Merci a grande velocità	— 2,400,000 —
5.	Merci a piccola velocità accelerata	— 1,200.000 —
6.	Merci a piccola velocità ordinaria	— 2,700,000 —
7,	Prodotti secondari	— 750.000 —
8.	Prodotti della navigazione dello stretto di Messina	— 47.000 —
9.	Redditi patrimoniali	+ 180,000 —
10.	Telegrammi privati	— 110.000 —
11.	Noli attivi materiale rotabile in servizio cumulativo	+ 700.000 —
12.	Nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria	+ 200,000 —
13.	Proventi per servizi accessori	+ 75,000 —
14.	Introiti devoluti al bilancio in compenso dei nuovi oneri assunti per la gestione pensioni e sussidi (Legge 9 luglio 1908, n. 418, art. 3, lettera *d*, ed art. 8 prima parte)	— 106,000 —
15.	Introiti per i servizi marittimi di Venezia (Traghetto - Magazzini generali - Tiraggio - Punto franco - Manipolazione merci - Officina elettrica) e della gestione marittima di Genova molo vecchio (Manipolazioni e servizi diversi per conto terzi) (capitolo 36 della spesa)	+ 3,200.000 —
16.	Utili di magazzino.	+ 600,000

Digitized by Google

Numero	CAPITOLI Denominazione	Ammontare delle variazioni
17.	Proventi eventuali	+ 2,903,000 —
20.	Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa	+ 155,000 —
21.	Ricuperi dei servizi della Direzione generale od altre di carattere generale	— 740,000 —
22.	Ricupero del servizio del movimento e traffico . . .	+ 450,000 —
23.	Ricuperi del servizio della trazione e materiale . . .	+ 500,000 —
25.	Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei servizi di materie fuori d'uso od esuberanti . . .	+ 210,000 —
26.	Ritenute, in conto entrate, al personale proveniente da altre Amministrazioni dello Stato (articolo 3 della legge 7 luglio 1876, n. 3212, serie 2ª) (*a*)	—
27.	Contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune	+ 500,000 —
28.	Somma prelevata sugli affitti delle case economiche per interessi dei capitali investiti nella costruzione delle case stesse (art. 4 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (capitolo 76 della spesa) (*a*)	—
	Totale del titolo I . .	+ 8,566,400 —

TITOLO II.

Parte straordinaria

35.	Sovvenzioni del tesoro per lavori e provviste di carattere patrimoniale (capitoli dal 52 al 60 e 62 della spesa).	+ 20,000,000 —

(*a*) Modificata la denominazione del capitolo.

Digitized by Google

Capitoli — Numero	Capitoli — Denominazione	Ammontare delle variazioni
	TITOLO III.	
	Magazzini ed officine	
41.	Forniture ai servizi (capitolo 63 della spesa)	+ 5,974,000 —
42.	Ricavi per vendita e accrediti diversi (somma da reintegrare al capitolo 63 della spesa) (*a*)	—
43.	Ricuperi e ritenute in conto scorte (capitolo 64 della spesa) (*a*)	—
45.	Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine del materiale rotabile staccate dai depositi (capitolo 66 della spesa)	+ 6,400,000 —
46.	Materiali di scorta presso le officine; materie impiegate o scaricate (capitolo 67 della spesa)	+ 2,000,000 —
47.	Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine annesse ai depositi e dalle squadre di rialzo (capitolo 68 della spesa)	+ 250,000 —
48.	Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine del mantenimento (capilolo 69 della spesa)	+ 260,000 —
	Totale del titolo III.	+ 14,884,000 —
	TITOLO IV.	
	Gestione del fondo pensioni e sussidi	
50.	Contributo dell'Amministrazione in rapporti agli assegni del personale (lettera *c* dell'art. 3 e art. 4 ultimo capoverso della legge 9 luglio 1908, n. 418) (capitolo 21-*A* della spesa	— 1,000,000 —
51.	Quota del 2 per cento sul prodotto lordo del traffico (lettera *d* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (capitolo 21-*B* della spesa)	— 203,000 —
	Totale del titolo IV.	— 1,203,000 —

(*a*) Modificata la denominazione del capitolo.

Digitized by Google

CAPITOLI		Ammontare delle variazioni
Numero	Denominazione	

TITOLO VI.

Operazioni per conto dei terzi

—

Numero	Denominazione	Ammontare delle variazioni
63.	Ricuperi per deficienza di tassazione o per altre differenze contabili (capitolo 88 della spesa) (*a*)	—
65.	Prodotti dei tronchi in esercizio speciale	+ 50,000 —
73.	Ministero dei lavori pubblici art. 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato all' art. 1 della legge 12 luglio 1908, n. 444 (capitolo 98 della spesa) (*a*).	—
79-*bis*.	Servizio delle costruzioni - Ricupero di spese (capitolo 104-*bis* della spesa) (*b*)	per memoria
	Totale del titolo VI . . .	+ 50.000 —

TITOLO VII.

Partite di giro

—

Numero	Denominazione	Ammontare delle variazioni
80.	Tasse erariali (capitolo 105 della spesa)	+ 2,000,000 —
81.	Imposte e tasse ritenute al personale (capitolo 106 della spesa)	+ 200,000 —
82.	Ritenute speciali al personale per contributo al fondo di garanzia per le cessioni di stipendi e salari (articoli 9 e 10 della legge 30 giugno 1908 n. 335, modificata dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372) (capitolo 107 della spesa) (*a*)	—
	Totale del titolo VII	+ 2,200,000 —
	Totale delle variazioni dell'entrata	+ 44.497.400 —

(*a*) Modificata la denominazione del capitale.

(*b*) Capitolo di nuova istituzione.

Digitized by Google

CAPITOLI		Ammontare delle variazioni
Numero	Denominazione	

SPESA.

TITOLO I.

Parte ordinaria.

1.	Personale	—	320,000 —
2.	Forniture, spese ed acquisti	—	235,000 —
3.	Personale	—	80,000 —
4.	Forniture, spese ed acquisti	+	46,000 —
5.	Personale	+	1,514,130 51
6.	Forniture, spese ed acquisti	+	2,236,000 —
7.	Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	+	150,000 —
8.	Personale	—	270,000 —
9.	Forniture, spese ed acquisti	—	114,000 —
10.	Personale	+	340,000 —
11.	Forniture, spese ed acquisti	+	230,000 —
12.	Manutenzione del materiale rotabile	+	5,300,000 —
14.	Forniture, spese ed acquisti	—	1,000 —
15.	Manutenzione della linea	+	1,000,000 —
16.	Personale	+	40,000 —
17.	Forniture, spese ed acquisti	—	170,000 —
18.	Consiglio generale e Commissioni compartimentali del traffico (art. 61 della legge 7 luglio 1907, n. 429)	—	10,000 —
19.	Forniture dei magazzini	—	145,000 —
20.	Imposte e tasse	—	10,000 —
21.	Contributo al fondo pensioni e sussidi	—	1,203,000 —
22.	Spese per assegni e indennità diverse al personale	—	299,400 —
25-*bis*	Spese per il terremoto 1908	+	500,000 —
26.	Spese per il servizio sanitario (art. 8 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	+	672,000 —
27.	Spese giudiziali e contenziose	+	50,000 —
28.	Affitto, adattamento, e riparazione di locali privati per uso d'uffici e di magazzino	—	100,000 —
29.	Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà a causa dell'esercizio od in seguito ad infortuni	—	200,000 —
30.	Provvigione alle agenzie italiane ed estere per la vendita di biglietti di viaggio	+	270,000 —

Digitized by Google

CAPITOLI Numero	CAPITOLI Denominazione	Ammontare delle variazioni
32.	Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune di altre Amministrazioni	+ 150,000 —
33.	Compensi alle ferrovie estere per il servizio dei loro treni fra le stazioni internazionali ed il confine . . .	+ 49,800 —
34.	Spese eventuali	— 670,000 —
35.	Servizi accessori ad impresa od in economia	+ 20,000 —
36.	Servizi speciali marittimi di Venezia (Traghetto – Magazzini generali – Tiraggio – Punto franco – Manipolazioni merci – Officina elettrica) e della gestione marittima di Molovecchio (Manipolazioni e servizi diversi per conto terzi) (capitolo 15 dell'entrata)	+ 2,800,000 —
38.	Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (capitoli 29 e 30 dell'entrata)	— 50,000 —
39.	Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (capitolo 31 dell'entrata)	— 40,000 —
42.	Annualità dovuta al tesoro per interessi ed ammortamento	— 5,433,541 51
43.	Interessi sulle somme pagate dal tesoro con mezzi ordinari di tesoreria (art. 3, capoverso, della legge 23 dicembre 1906, n. 638).	+ 5,499,411 —
44.	Annualità dovute al tesoro per interessi ed ammortamento delle somme fornite per la costruzione e l'acquisto del materiale navale (articolo 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111)	+ 50,000 —
45.	Assegnazione al fondo di riserva per le spese impreviste in ragione di 6 milioni di lire all'anno (art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372) (*a*)	—
47-*bis*.	Restituzione di multe per ritardata consegna di materiali o per ritardata ultimazione di lavori (capitolo 17-C dell'entrata)	+ 1,000,000 —
49-*bis*	Spese terremoto del 28 dicembre 1908 in relazione al R. Decreto 18 marzo 1909, n. 159	+ 2,000,000 —
51	Versamento al tesoro dell'avanzo della gestione (art. 6, secondo capoverso, della legge 22 aprile 1905, n. 137).	— 6,000,000 —
	Totale del titolo I . . .	+ 8,566,400 —

(*a*) Modificata la denominazione del capitolo.

Digitized by Google

CAPITOLI		Ammontare delle variazioni
Numero	Denominazioni	
	TITOLO II.	
	Parte straordinaria.	
54.	Acquisto di materiale rotabile	—22.000.000 —
56.	Miglioramenti al materiale rotabile ed ai galleggianti .	— 1,000,000 —
57.	Materiale di esercizio in aumento di dotazione (Capitolo 37-*C* dell'entrata). . . . . , ...	+ 5.500,000 —
58.	Lavori in conto patrimoniale (capitolo 37-*A*, *B* e *C* della entrata).	+38.800.000 —
59.	Miglioramenti alle lineo ed agli armamenti.	— 3.500,000 —
60.	Spese di primo impianto e per aumenti patrimoniali del servizio di navigazione (primo capoverso dell' art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111).	+ 2,200,000 —
	Totale del titolo II . . .	+20.000.000 —
	TITOLO III.	
	Magazzini ed officine.	
63.	Spese per acquisto di scorte e per materiali restituiti al magazzino (capitoli 41 e 42 dell'entrata).	+ 5,974,000 —
66.	Spese per lavori delle Officine staccate dai depositi (capitolo 45 dell'entrata)	+ 6.400.000 —
67.	Materiali di scorta presso le Officine; materie ricevute (capitoli 41-*E* e 46 dell'entrata).	+ 2,000,000 —
68.	Spese per lavori delle Officine annesse ai depositi e delle squadre di rialzo ((capiolo 47 dell'entrata)	+ 250,000 —
69.	Spese per lavori delle Officine del mantenimento (capitolo 48 dell'entrata)	+ 260,000 —
	Totale del titolo III . . .	+14,884,000 —
	TITOLO IV.	
	Gestione del fondo pensioni e sussidi	
70.	Pensioni	+ 3.000,000 —
71.	Sussidi	— 3.900,000 —

Digitized by Google

Numero	CAPITOLI Denominazioni		Ammontare delle variazioni
72.	Concorso nelle spese del servizio sanitario (capitolo 14-*B* dell'entrata)	+	98.400 —
73.	Versamento alla Cassa depositi e prestiti dell'avanzo della gestione (art. 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	—	401,400 —
	Tltale del titolo IV . . .	—	1,203,000 —

TITOLO VI.

Operazioni per conto di terzi

90.	Erogazione dei prodotti dei tronchi in esercizio speciale.	+	50.000 —
91.	Erogazione delle somme introitate per conto di Amministrazioni in servizio cumulativo (capit. 66 dell'entrata) (*a*)		—
98.	Ministero dei lavori pubblici - Spese per studi, dirigenza, sorveglianza, liquidazione e collaudo delle costruzioni (art. 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 12 luglio 1908, n. 444) (capitolo 73 dell'entrata) (*a*)		—
104-*bis*.	Servizio delle costruzioni (capitolo 79-*bis* dell'enlrata)		*per memoria*
	Totale del titolo VI . . .	+	50,000 —

TITOLO VII.

Partite di giro

105.	Versamento delle tasse erariali (capitolo 80 dell'entrata)	+	2,000,000 —
106.	Versamento delle imposte e tasse ritenute al personale. (capitolo 81 dell'entrata)	+	200.000 —
	Totale del titolo VII . . .	+	2.200,000 —
	Totale delle variazioni alla spesa , . . .	+	44,497,400 —

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro del tesoro
TEDESCO.

(*a*) Modificata la denominazione del capitolo.

Digitized by Google

LEGGE. *N. 488 del 17 luglio 1910 concernente: Commemorazione degli avvenimenti del 1860 nelle provincie meridionali. Acquisto di documenti storici sulle origini del Risorgimento nazionale* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

E' autorizzata l'assegnazione straordinaria di L. 500,000 da inscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1909-910, a titolo di contributo dello Stato nelle spese per le feste commemorative del cinquantenario del 1860 nelle Provincie napoletane.

Detta somma sarà erogata per L. 400,000 a favore del Comitato di Napoli e per L. 100,000 sarà ripartita fra gli altri Comitati con decreto del ministro del tesoro d'accordo col ministro dell'interno.

Art. 2.

Dal 1° settembre al 31 ottobre dell'anno corrente tutti i viaggiatori, dalle stazioni del Regno diretti a Napoli, potranno godere del ribasso della tariffa differenziale *B* per l'andata e per il ritorno, acquistando alla biglietteria delle stazioni un apposito biglietto, al quale sarà unita una tessera del valore di L. 5 a favore del Comitato di Napoli e quattro buoni per altrettanti viaggi sulle linee delle Provincie meridionali al sud

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 175 del 17 luglio 1910.

Digitized by Google

di Castellammare Adriatico, di Sulmona e di Roma, col ribasso del 60 per cento sulla tariffa normale valevoli per la durata di 45 giorni, ma non oltre il 30 novembre 1910.

Le modalità relative saranno determinate d'accordo colle Amministrazioni interessate e tenendo presente quanto venne fatto per la Sicilia in seguito alla concessione di cui alla legge 17 marzo 1910, n. 106.

Art. 3.

E' autorizzata l'emissione, a scopo commemorativo, di due francobolli facoltativi, l'uno da centesimi cinque e l'altro da centesimi quindici, aventi corso nel Regno e da essere venduti esclusivamente nelle Provincie meridionali dal 16 agosto al 15 ottobre 1910, nella quantità e colle norme e garenzie da stabilirsi mediante decreto Reale sulla proposta dei ministri del tesoro e delle poste e dei telegrafi.

Il prezzo di vendita di ciascuno dei detti francobolli sarà aumentato di centesimi cinque a beneficio del Comitato di Napoli, mentre l'importo normale sarà riscosso dall'Amministrazione postale.

Le spese per il disegno artistico dei francobolli e per l'incisione dei rami di stampa saranno sostenute dal Comitato, e quelle dell'ordinaria fabbricazione saranno a carico dello Stato.

Art. 4.

Il Governo del Re è autorizzato ad acquistare, dietro parere conforme della Giunta del Consiglio per gli archivi del Regno, per una somma non superiore a L. 125,000, le carte costituenti l'archivio storico privato di Francesco Crispi, compresi i cimeli garibaldini, posseduti dagli eredi Crispi.

E' pure autorizzato ad acquistare, dietro parere conforme della stessa Giunta, l'archivio di Marzio Mastrilli, duca di Gallo, per una somma non superiore a L. 23,000.

La somma complessiva all'uopo occorrente sarà inscritta nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio 1909-910.

Digitized by Google

Le carte suddette saranno conservate negli archivi di Stato.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Racconigi, addì 17 luglio 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI.
TEDESCO.
SACCHI.
CIUFFELLI.

Visto, *il guardasigilli:* FANI.

Digitized by Google

Ordine Servizio di N. 192. (Servizio X.)

Norme per la riparazione, trasformazione e demolizione dei rotabili affidate all'industria privata.

A cura del Servizio Centrale X° si è provveduto alla compilazione delle « Norme per la riparazione, trasformazione e demolizione dei rotabili affidate all'industria privata » colla pubblicazione delle quali restano abrogate le precedenti istruzioni su detta materia.

Dal detto Servizio X° sarà fatta la distribuzione delle indicate Norme a tutti gli Uffici e Agenti interessati.

Ordine di Servizio N. 193. (Servizio VII).

Estensione di servizio nella Stazione di Olevano.

La stazione di Olevano, della linea Alessandria-Arona, attualmente ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, e merci a Grande Velocità, a datare dal 1° agosto 1910, è stata abilitata anche ai trasporti a Piccola Velocità Accelerata ed a Piccola Velocità Ordinaria, compresi i veicoli ed il bestiame, in servizio interno e cumulativo italiano.

All'uopo la stazione medesima venne dotata dei seguenti impianti:

Binari merci: tre della lunghezza utile rispettivamente di metri 90, 170 e 100;

Magazzino merci;

Piano caricatore scoperto con carico di fianco e di testa;

Bilancia a ponte della portata di tonnellate 20 a rotaie continue;

Sagoma limite.

Digitized by Google

In conseguenza di ciò si dovrà:

Nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° maggio 1910 (parte seconda) », a pag. 10 di fronte al nome della stazione di Olevano, cancellare l'indicazione G.

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » a pag. 64, di fronte al nome della stazione di Olevano, nelle colonne da 9 a 21, esporre le seguenti indicazioni:

A	O	V	B	SP	—	T (a)	—	—	—	1	30	S

riportando in calce la seguente nota:

(a) « Il piano caricatore serve di testa e di fianco ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 194. (Servizio VIII).

Servizio Italo-Ungherese via $\frac{\text{Ancona}}{\text{Venezia}}$ — Fiume.

(Vedi Ordine di Servizio N. 99-1910).

Secondo informano le Ferrovie Ungheresi dello Stato, col 1° agosto 1910 la stazione di Maroshéviz, già ammessa alla tariffa N. 5 del servizio diretto italo-ungherese pei trasporti di *acque minerali* (vedasi O. S. 54, 1910), è stata pure ammessa alla tariffa eccezionale, N. 10, pei trasporti di legname coi seguenti prezzi per quintale:

a	*b*	*c*
6.88	5.32	3.06

A pagina 45 della tariffa (Edizione 1° novembre 1901), saranno pertanto da esporsi di fronte alla nominata stazione i prezzi suindicati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 195. (SERVIZIO VII).

Servizio ai treni col veicolo di coda senza freno o con garetta disposta in senso inverso alla corsa.

Può avvenire che il veicolo di coda d'un treno sia sprovvisto di freno o questo non funzioni, oppure che la garetta sia in senso inverso rispetto alla corsa e chiusa da tutte le parti per modo da non permettere facilmente al frenatore di vedere gli eventuali segnali della linea.

Siccome in tal caso — che deve essere considerato assolutamente eccezionale — verrebbe a mancare lo scopo per il quale è richiesta la vigilanza del frenatore di coda, così è necessario che tutti gli agenti addetti alla frenatura prestino una maggiore attenzione ai segnali della linea. Il capotreno ne informerà pertanto gli agenti di scorta e provvederà poi affinchè lungo il viaggio il frenatore di coda sia, a sua richiesta, sostituito dagli altri agenti in turno (se ve ne sono) analogamente a quanto è prescritto pei casi di freni con garetta scoperta, mal difesa, a senso inverso e senza sedile.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9, 16 e 17.

Ordine di Servizio N. 196. (SERVIZI VII e VIII).

Riepilogo mensile dei biglietti Mod. I-204.

(Vedi Ordine Servizio N. 160-1909).

A complemento delle disposizioni contenute all'art. 20 delle « Norme pel servizio contabile delle gestioni Viaggiatori, Bagagli e Cani e Telegrafi » (edizione 1° luglio 1909) si prescrive quanto appresso, da osservarsi a partire dal mese di settembre 1910.

« I Controllori dei Viaggiatori, i Controllori viaggianti e i Capi conduttori devono compilare il prospetto riassuntivo mensile Mod. I-244 *bis* dei biglietti emessi per esazioni suppletorie.

Digitized by Google

Le scritturazioni su tale prospetto devono farsi giorno per giorno all'atto del versamento alle stazioni, in maniera che in ogni tempo diano il mezzo di stabilire dove e in che data abbia avuto luogo la effettuazione dei versamenti stessi.

Il detto prospetto riassuntivo, debitamente completato anche per quanto riguarda il totale dei biglietti emessi e quello delle somme versate, deve trasmettersi dai Controllori dei Viaggiatori e dai Controllori viaggianti alle Divisioni o Sezioni da cui dipendono e dai Capi conduttori ai rispettivi Capi conduttori Principali, per l'inoltro alle Divisioni o Sezioni, le quali, dopo le verifiche e registrazioni di loro competenza, ne faranno invio al Controllo Prodotti di Firenze entro la prima decade del mese successivo a quello cui si riferiscono ».

Di conseguenza, in fine dell'art. 20 delle Norme suddette, debbono aggiungersi le disposizioni di cui sopra, inserendo nell'elenco dei moduli, a pag. 108, l'indicazione del Mod. I-244 *bis*, ora istituito.

La fornitura dei ripetuti moduli sarà fatta per la prima volta dal Servizio VIII direttamente alle Divisioni del Movimento e Traffico, le quali restano incaricate per la distribuzione al dipendente personale interessato; successivamente le forniture dovranno essere richieste in tempo debito e nei modi d'uso ai competenti Magazzini Stampe.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 197. (SERVIZI VII e XI).

Attivazione del doppio binario sui tratti S. Giorgio di Piano-S. Pietro in Casale e S. Maria Maddalena-Arquà Polesine.

Dalle ore 0 del 16 agosto 1910 viene attivato il doppio binario sui tratti S. Giorgio di Piano-S. Pietro in Casale e S. Maria Maddalena-Arquà Polesine della linea Bologna-Padova.

Digitized by Google

Per tale data verranno spostati opportunamente i segnali di protezione delle stazioni interessate, i cui dischi di 2° categoria si troveranno pertanto a sinistra dei treni cui comandano ed alle sottoindicate distanze dall'asse dei rispettivi F. V.

Disco di	S. Giorgio di Piano verso S. Pietro in Casale		m.	1232
»	S. Pietro in Casale verso S. Giorgio di Piano		»	1363
»	S. Maria Maddalena verso Paviole		»	1476
»	Paviole verso	S. Maria Maddalena	»	988
		Polesella	»	1505
»	Polesella verso	Paviole	»	1415
		Arquà Polesine	»	1088
»	Arquà Polesine verso Polesella		»	1024

La stazione di S. Maria Maddalena è provvista di due binari della capacità di 74 veicoli ciascuno per le precedenze dei treni pari e dispari; quella di Paviole ne ha uno della capacità di 80 veicoli per le precedenze dei treni nei due sensi, e quella di Polesella ne ha uno della capacità di 80 veicoli per le precedenze dei treni dispari.

Le Divisioni interessate daranno in tempo opportuno le altre disposizioni di competenza derivanti da tale attivazione.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7 del Compartimento di Venezia.

Ordine di Servizio N. 198. (SERVIZIO VII e XI).

Attivazione del doppio binario sul tratto Cittadella-Castelfranco Veneto.

Dalle ore 0 del 16 agosto 1910, viene attivato il doppio binario sul tratto Cittadella-Castelfranco Veneto della linea Vicenza-Treviso. In pari tempo verranno spostati da destra a sinistra, rispetto ai treni cui comandano, i dischi di 2ª categoria delle stazioni interessate, collocandoli alle progressive chilometriche ed alle distanze dall'asse dei rispettivi fabbricati viaggiatori per ciascuno sotto indicate:

Cittadella, disco lato S. Martino di Lupari al km. 24+980, ossia a m. 1320 dall'asse del F. V.

Digitized by Google

S. Martino di Lupari, disco lato Cittadella al km. 28+083 ossia a m. 1342 dall'asse del F. V.

S. Martino di Lupari, disco lato Castelfranco al km. 30+757 ossia a m. 1332 dall'asse del F. V.

Castelfranco Veneto, disco lato S. Martino di Lupari al km. 34+010 ossia a m. 1485 dall'asse del F. V.

Le divisioni interessate daranno in tempo opportuno le altre disposizioni di competenza derivanti da tale attivazione.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7 del Compartimento di Venezia.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 10 v (SERVIZIO VIII).

Viaggi alle stazioni termali ed al mare.

(Vedi Ordine di Servizio N. 6v-1910).

Nell'elenco relativo ai viaggi alle stazioni termali ed al mare, di cui l'Ordine di servizio N. 6v 1910 devono essere introdotte le seguenti aggiunte e modificazioni:

Stazioni termali.

Nell'ordine alfabetico delle suddette stazioni aggiungere la stazione di Monte Amiata.

Stazioni balneari.

Alla lettera *c*) dell'elenco delle suddette stazioni, depennare la Stazione di Vada (per Castiglioncello), ed aggiungere le seguenti della nuova linea Livorno-Vada;

Castiglioncello.
Antignano.
Ardenza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

Anno III - N. 32.

11 Agosto 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Roma, agosto 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75

Digitized by Google

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Digitized by Google

R. DECRETO *N. 352 del 15 maggio 1910 che approva la tabella indicante l'età massima e i requisiti fisici pel personale navigante sulle linee esercitate dalle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 5 aprile 1908, n. 111, relativa ai servizi postali e commerciali marittimi;

Visto il R. Decreto n. 691 del 26 novembre 1908;

Sulla proposta dei Nostri ministri segretari di Stato per i lavori pubblici e per il tesoro, di concerto con il ministro segretario di Stato per la marina;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Fino a che non sarà provveduto alla pubblicazione del regolamento previsto dall'art. 8 della legge 5 aprile 1908, n. 111, per il personale navigante addetto alle linee di navigazione esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a termini della legge medesima, avranno vigore per il personale suddetto le norme contenute negli articoli seguenti.

Art. 2.

Tutto il personale imbarcato è arruolato a termini ed agli effetti del Codice di commercio e del Codice della marina mercantile ed è soggetto alle disposizioni dei Codici suddetti ed a quelle del presente decreto.

Art. 3.

Il personale si distingue in agenti destinati a coprire posti di pianta organica ed in agenti avventizi.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno* del 4 agosto 1910, n. 182.

Digitized by Google

Art. 4.

Gli avventizi possono essere impiegati:

1° — per servizi speciali di camera e di cucina;

2° — per temporanea sostituzione di personale di pianta organica e per bisogni saltuari od eccezionali, in qualunque qualifica.

Art. 5.

Il personale di pianta ha le qualifiche, gli stipendi o le paghe e le indennità indicate nella tabella annessa al presente decreto vista, d'ordine Nostro, dai ministri dei lavori pubblici e del tesoro.

I pagamenti si fanno a mensualità maturate.

La durata del contratto d'arruolamento per il personale di pianta è di un anno e si rinnova tacitamente di anno in anno, se non è disdetto nel termine utile.

Art. 6.

Gli agenti, assumendo servizio, contraggono l'obbligo di osservare tutti i regolamenti, gli ordini di servizio e le disposizioni vigenti e quelle che l'Amministrazione mettesse in vigore.

Art. 7.

Per l'ammissione nel personale di pianta è necessario:

1° — di essere cittadino dello Stato;

2° — di avere superata l'età minima di 18 anni, eccettuati i mozzi per i quali l'età minima è di 15 anni;

3° — di non avere oltrepassata l'età massima che, per ciascuna qualifica, è indicata nella tabella annessa al presente decreto;

4° — di essere dotato di sana e robusta costituzione fisica e scevro da imperfezioni organiche e di possedere le attitudini per le funzioni a cui l'agente aspira, ed i requisiti fisici indicati nella tabella annessa al presente decreto. L'Amministrazione riconosce con le norme e le formalità da essa stabilite se sussistono le condizioni prescritte col presente paragrafo;

Digitized by Google

5° — di avere tenuto sempre buona condotta e di non avere addebiti penali;

6° — di possedere i titoli professionali e di compiuta navigazione che saranno stabiliti, per ciascuna qualifica, dal Consiglio di amministrazione.

Art. 8.

Gli avanzamenti si fanno mediante promozioni di grado ed aumenti di stipendio o paga nello stesso grado.

Le promozioni si fanno a scelta, per merito, tenuto conto anche dell'anzianità. Gli aumenti di stipendio si fanno nella misura e coll'intervallo di tempo che per ogni qualifica saranno stabiliti dal Consiglio di amministrazione ed alle condizioni da esso prescritte.

Art. 9.

Fermo restando per il personale contemplato nel presente decreto il disposto dell'art. 56 della legge 7 luglio 1907 n. 429, sono provvisoriamente applicabili al personale di pianta, per quanto riguarda le licenze, il trattamento durante le assenze per malattia e la disciplina, le disposizioni in vigore per il personale addetto alla navigazione sullo stretto di Messina, approvate col R. decreto 22 luglio 1906, n. 417, e così pure le norme in vigore per la concessione dei biglietti di viaggio.

Art. 10.

Il personale navigante della Navigazione generale italiana che sarà assunto a termini dell'art. 12 della legge 5 aprile 1908, n. 111, avrà le qualifiche che saranno assegnate dal Consiglio di amministrazione a suo insindacabile giudizio, e lo stipendio o paga stabilito dal Consiglio stesso, non inferiore però a quello goduto al 31 marzo 1910 sotto la Navigazione generale italiana.

Oltre alle condizioni di cui alla legge suddetta, il personale dovrà soddisfare anche alle seguenti:

1° — aver fatto pervenire alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato la domanda entro 15 giorni dalla pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta Ufficiale*;

Digitized by Google

2° — essere di sana e robusta costituzione fisica e possedere i requisiti fisici richiesti, per la rispettiva qualifica di assunzione, nella colonna B della tabella annessa al presente decreto;

3° — non oltrepassare al 1° luglio 1910 l'età massima prevista per ciascuna qualifica nell'annessa tabella.

L'accertamento dei requisiti di cui al N. 2 è eseguito da un ispettore sanitario dell'Amministrazione ferroviaria in concorso di altro medico dell'Amministrazione stessa e deve risultare da apposito certificato da essi firmato. L'esistenza di tali requisiti deve essere riconosciuta da entrambi.

Il giudizio così emesso è definitivo.

Art. 11.

Nessun compenso od indennità sarà dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato corrisposto al personale proveniente dalla Navigazione generale italiana per il servizio prestato precedentemente alla sua assunzione nell'Amministrazione ferroviaria.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 maggio 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI.
SACCHI.
TEDESCO.
LEONARDI-CATTOLICA

Visto, *Il Guardasigilli :* FANI.

Digitized by Google

TABELLA

indicante l'età massima ed i requisiti fisici per l'assunzione e la retribuzione del personale navigante addetto alle linee di navigazione esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ai sensi della legge 5 aprile 1908, n. 111.

Digitized by Google

QUALIFICHE	Età massima di assunzione (anni)			Stipendio annuo o paga giornaliera		Indennità		Compenso per lavoro straordinario (per ciascuna ora)
	Per i provenienti dalla Navigazione Generale Italiana a sensi dell'art. 12 della legge 5 aprile 1908 N. 111.	Per i provenienti dalla R. Marina o dalla Riserva Navale.	Per i provenienti dalla Marina Mercantile	Minimo	Massimo	di vitto (3)	di navigazione (4)	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
Personale di coperta.								
Comandante di 1ª classe (1)	—	—	—	4.500	6.000	3,—	2,50	—
Comandante di 2ª classe	50	48	45	3.600	4.800	3,—	2,—	—
Primo ufficiale	45	48	36	2.400	3.600	3,—	1.50	—
Secondo ufficiale	40	40	30	1.800	3.000	3,—	1,—	—
Terzo ufficiale	35	40	26 (2)	1.500	2.700	3,—	1,—	—
Allievo ufficiale	—	—	23 (2)	960	—	1,50	—	—
Primo nostromo	50	—	40	1.200	1.950	1.50	0,50	0,50
Secondo nostromo	45	—	40	1.020	1.500	1,50	0,50	0,50
Carpentiere	50	—	40	1.020	1.500	1,50	0,50	0,50
Marinaio scelto	45	—	35	2,50	3,80	1,—	0.25	0,40
Marinaio di 1ª classe	35	—	30	2,20	3,—	1,—	0,25	0,40
Marinaio di 2ª classe	35	—	30	1,70	2,50	1,—	0,25	0,30
Mozzo	20	—	20	0,60	1,50	1,—	0,25	0,30
Personale di macchina.								
Capo macchinista di 1ª classe (1)	—	—	—	4.500	6.000	3,—	2,50	—
Capo macchinista di 2ª classe	50	48	45	3.600	4.800	3,—	2,—	—
Primo macchinista	45	48	36	2.400	3.600	3,—	1,50	—
Secondo macchinista	40	40	30	1.800	3.000	3,—	1,—	—
Terzo macchinista	35	40	26 (2)	1.500	2.700	3,—	1,—	—
Allievo macchinista	—	—	23 (2)	960	—	1,50	—	—
Meccanico-elettricista	45	—	35	1.200	1.950	1,50	0,50	0,50
Meccanico	45	—	35	1.200	1.950	1,50	0,50	0,50
Capo fuochista	45	—	35	1.080	1.800	1,50	0,50	0,50
Operaio	45	—	35	2,70	4,20	1,—	0,25	0.40
Fuochista di 1ª classe	35	—	30	2,70	4,20	1,—	0,25	0,40
Fuochista di 2ª classe	35	—	30	2,20	3,20	1,—	0,25	0,40
Carbonaio	35	—	25 (2)	2,—	2,70	1,—	0,25	0,30

Digitized by Google

ANNOTAZIONI

k

Requisiti fisici richiesti per l'ammissione.

Funzioni visive e uditive	Per chi non ha superato l'età di 44 anni A	Per chi ha superato l'età di 44 anni B
	Personale di coperta (*esclusi i carpentieri*).	
visus	$^{10}/_{10}$ per ogni occhio senza correzione di lenti.	[illegible]/$_{10}$ complessivamente senza correzione di lenti.
senso cromatico e campo visivo	Normale	Normale
udito	Percezione della voce afona alla distanza di m. 8 per orecchio.	Percezione della voce afona alla distanza di m. 4 per orecchio, oppure alla distanza di m. 8 complessivamente purchè da un orecchio non minore di m. 2.
	Personale di macchina ed operaio (*compresi i carpentieri*).	
visus	$^{16}/_{10}$ complessivamente senza correzione di lenti.	$^{12}/_{10}$ complessivamente senza correzione di lenti.
campo visivo	Normale	Normale
udito	Come per il personale di coperta.	Come per il personale di coperta.

(1) Le qualifiche di Comandante di 1ª classe e di Capo macchinista di 1ª classe sono conferite esclusivamente per promozione.

(2) L'eventuale periodo di servizio militare in prima categoria è computato in aumento all'età massima di assunzione di 26, 23 e 25 anni.

(3) La spesa per il vitto a bordo è a carico dell'Amministrazione. Al personale imbarcato che non presta servizio a bordo, o vi presta servizio quando il piroscafo è in disarmo, o è assente per malattia, si corrisponde invece l'indennità in denaro indicata nella tabella, sempre quando sia anche corrisposto lo stipendio o paga. Durante la licenza non è corrisposta l'indennità.

(4) L'indennità di navigazione è corrisposta per ogni giornata di viaggio effettivo, considerando giornata intera anche quella non compiuta, purchè il piroscafo abbia fatto navigazione fra i porti delle linee.

VISTO D'ORDINE DI SUA MAESTA':

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PEI LAVORI PUBBLICI

SACCHI

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER IL TESORO

TEDESCO

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 199. (SERVIZI VII e XI).

Attivazione degli apparati centrali idrodinamici nella stazione di Portonaccio.

Dalle ore 17 del giorno 25 agosto 1910 verranno attivati nella stazione di Portonaccio, gli apparati centrali idrodinamici per la manovra dei deviatoi e dei segnali indicati con numeri nello schizzo allegato al presente (1).

I suddetti apparati centrali sono collocati in due apposite cabine (*A* e *B*) poste agli estremi della stazione.

Mentre nulla sarà mutato per il segnalamento di protezione della stazione di Portonaccio verso lo scalo di S. Lorenzo, la soddetta stazione sarà invece protetta verso tutte le altre direzioni da segnali di 1ª categoria preceduti da segnali di avviso.

I dischetti bassi (marmotte) comanderanno tanto alle manovre che ai treni in transito ed in partenza.

Il disco di 2ª categoria a protezione della stazione verso lo scalo merci di S. Lorenzo e la traversata che mette in comunicazione il suddetto scalo con la prima linea della stazione stessa, saranno manovrati mediante leve a terra, ed assicurati con serrature Rizzi-Sola, opportunamente collegate alle leve dell'apparato centrale della Cabina *B*.

La traversata che mette in comunicazione il binario di Villa Patrizi con la 1ª linea, sarà manovrata mediante leva a terra e collegata con serrature Rizzi-Sola alla leva di manovra del segnale di partenza dalla 1ª linea verso Orte.

Nello schizzo sono indicati:

a) le cabine per gli apparati centrali;

b) tutti i segnali che a partire dalla data succitata, comanderanno ai treni ed alle manovre nella stazione stessa;

c) le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

Ogni deviatoio e segnale porta il numero della leva della cabina dalla quale viene manovrato.

(1) Lo schizzo verrà distribuito a parte.

Digitized by Google

Tutti i segnali che nello schizzo non portano indicazione categorica, e non sono segnali di avviso sono da considerarsi come segnali di 1ª categoria.

Di fianco a ciascuna delle ale dei semafori a ponte od a più ordini di ali, è indicata la direzione a cui la medesima comanda; oppure il binario o fascio di binari in cui verrà ricevuto il treno, al quale la stessa ala semaforica comanda.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9, 10, 11, 30, 33, 44, 45, 46 del Compartimento di Roma.

Ordine di Servizio N. 200. (Servizi VII e XI).

Attivazione degli apparati centrali idrodinamici nella stazione di Orte.

Dalle ore 17 del giorno 27 agosto 1910 verranno attivati nella stazione di Orte gli apparati centrali idrodinamici per la manovra dei deviatoi e dei segnali indicati con numeri nello schizzo allegato al presente (1).

I suddetti apparati sono collocati in due apposite cabine (A e B) poste agli estremi della stazione.

La medesima stazione sarà protetta verso tutte le direzioni da segnali di 1ª categoria preceduti, quelli verso Roma, da segnale di avviso, e, quelli verso Chiusi e Foligno, da segnali di 3ª categoria.

I semafori che trovansi sui marciapiedi in corrispondenza delle prime quattro linee comanderanno ai treni viaggiatori in partenza o in transito dalle linee II, III, e IV verso Roma, e a tutti i treni indistintamente in partenza o in transito dalle linee I, III e IV verso Foligno e Chiusi, subordinati, i primi, alla via libera del semaforo di blocco, e gli altri, alla indicazione del semaforo della biforcazione: le ali per gli arrivi comanderanno anche alle manovre che si effettueranno sui corrispondenti binari dagli estrèmi della stazione verso il F. V.

Per le partenze dal fascio merci verso Foligno e Chiusi

(1) Lo schizzo verrà distribuito a parte.

Digitized by Google

valgono le indicazioni dell'apposito semaforo di biforcazione all'estremo nord del fascio stesso; per le partenze dei treni merci dal fascio o dalle linee III e IV verso Roma valgono le indicazioni del relativo semaforo di blocco posto all'estremità sud del fascio medesimo.

I dischetti bassi (marmotte) comanderanno tanto alle manovre che ai treni in transito ed in partenza.

Nello schizzo sono indicati:

a) le cabine per gli apparati centrali;

b) tutti i segnali che a partire dalla data suddetta comanderanno ai treni ed alle manovre nella stazione.

c) le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

Ogni deviatoio porta il numero della leva della cabina dalla quale viene manovrato.

Tutti i segnali che nello schizzo non portano indicazione di categoria e non sono segnali di avviso, sono da considerarsi come segnali di 1ª categoria.

Di fianco a ciascuna delle ali dei semafori a più ordini di ali, è indicata la direzione a cui la medesima comanda, oppure il binario o il fascio di binari su cui verrà ricevuto il treno, al quale la stessa ala semaforica comanda.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9, 10, 11, 30, 33, 41, 45 e 46 del Compartimento di Roma.

Ordine di Servizio N. 201. (Servizio VIII).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 185-1910).

La tariffa eccezionale N. 39 P. V., che figura nella parte II B a pag. 672 della Tariffa diretta italo germanica (16° Supplemento), deve considerarsi come applicabile a tutte le merci che nella Nomenclatura portano l'indicazione di detta eccezionale, benchè nella intestazione di essa non sieno tutte tassativamente nominate.

Ad evitare una diversa interpretazione sarà da farsi nella intestazione stessa, questa aggiunta: « Altre merci, come risulta dalla Nomenclatura ».

Con effetto dal 10 agosto 1910 la stazione di Essen Nord viene ammessa alla tariffa eccezionale N. 32 (acetato, biacca, ecc.) con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

		a	b
Essen Nord . . .	Pino . . .	5.73	5.18
	Chiasso . .	6.—	5.43
	Peri . . .	7.36	6.59

Detta stazione coi relativi prezzi deve pertanto essere aggiunta a pag. 656 della citata tariffa italo-germanica.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 202. (Servizio VIII).

Servizio internazionale.

Impedimento alla riconsegna. Art. 24 della Convenzione internazionale per il trasporto delle merci per strada ferrata.

(Vedi Ordine di Servizio N. 374-1908)

In conformità a deliberazione del Comitato Internazionale dei trasporti, la Disposizione Complementare punto 1 all'art. 24 della Convenzione di Berna è abrogata.

Sarà quindi da farsi opportuna annotazione a pag. 23 del fascicolo contenente le « Disposizioni Regolamentari » pei servizi internazionali edizione 22 dicembre 1908.

A tenore del punto (2) di detto articolo valgono pertanto anche pel servizio internazionale le disposizioni in vigore pel servizio interno presso la ferrovia incaricata della riconsegna;

Digitized by Google

epperò pei trasporti dall'estero diretti in Italia, allorquando il destinatario ha rifiutato la spedizione nei modi previsti dallo art. 112 delle Tariffe e cioè sia esplicitamente sia implicitamente col non prestarsi al ritiro sebbene avvisato, ed ancora si attende la risposta dello speditore alla nota di giacenza emessa per informarlo dell'impedimento alla riconsegna, la spedizione non deve più essere riconsegnata al destinatario stesso, che nel frattempo ne chiedesse lo svincolo, se non coll'autorizzazione dello speditore stesso.

Negli altri casi di impedimento invece la merce viene riconsegnata al destinatario che intenda svincolarla se nell'intervallo non è pervenuta alla stazione d'arrivo una diversa disposizione dello speditore. La stazione di partenza, però, dovrà essere subito avvertita della riconsegna affinchè ne dia avviso al mittente.

Lo svincolo, anche puramente contabile, non sarà peraltro da consentirsi senza autorizzazione superiore ogni qual volta per la spedizione di cui si tratta siasi maturata la prescrizione, oppure sia in corso una causa col mittente o col destinatario, autorizzazione che la stazione destinataria dovrà provocare di volta in volta, a seconda del caso, dalla Divisione o dalla Sezione Movimento e Traffico competente o dall'Ufficio Legale investito della causa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 203. (Servizio VII).

Servizio cumulativo col tronco Cancello-S. Martino Valle Claudina della Ferrovia Cancello-Benevento.

Di conformità ad accordi intervenuti colla Società Italiana per le Strade Ferrate Sovvenzionate, concessionaria per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Cancello-Benevento, a partire dal 15 agosto 1910 viene attivato, pel transito di Cancello, il servizio cumulativo pei trasporti fra le Ferrovie dello Stato

Digitized by Google

e il tronco Cancello-S. Martino Valle Claudina della predetta ferrovia, sotto l'osservanza delle norme e disposizioni seguenti:

Disposizioni generali.

1. *Estensione del servizio cumulativo.* — Le stazioni interne del tronco Cancello-S. Martino Valle Claudina, salvo le limitazioni di cui al punto 6° pei trasporti dei viaggiatori ed al punto 11° pei trasporti di bagagli e cani, a decorrere dalla data suddetta, sono ammesse al servizio cumulativo pei trasporti di giornali, di merci a G. V., P. V. accelerata e P. V. ordinaria, bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri, con tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato, compresa quella di Cerignola città.

2. *Accettazione dei trasporti.* — I trasporti ammessi al servizio cumulativo verranno accettati a partenza in base ai regolamenti interni di ciascuna Amministrazione e si effettueranno senza rinnovamento di spedizione alla stazione di transito.

3. *Tariffe.* — Le tariffe da applicarsi ai trasporti in servizio cumulativo sul percorso di ciascuna Amministrazione, sono le seguenti:

a) *per la Rete dello Stato:* le tariffe generali e speciali, nonchè quelle locali ed eccezionali (nei casi in cui, sia ammessa la loro estensione ai trasporti in servizio cumulativo con altre Amministrazioni secondarie italiane) e le relative condizioni in vigore sulla detta Rete, tenuto conto delle modificazioni apportatevi e da apportarvisi;

b) *per la Ferrovia Cancello-Benevento,* le tariffe generali e speciali in vigore sulla Rete dello Stato senza le sopratasse del 3 % e dell'1 %, comprese le tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. coi prezzi pel suo percorso di lire 0, 30 per le spedizioni fino a 10 kg e di lire 0.50 per le spedizioni di oltre 10 e fino a 20 kg.

4. *Concessioni speciali - Trasporti militari.* — Tutte le concessioni speciali contenute nel fascicolo: *Concessioni speciali e relative tariffe* (edizione 1° gennaio 1909) e il *Regolamento pei trasporti militari* (edizione 1903) sono applicabili anche sul percorso della ferrovia Cancello-Benevento in tutte le loro prescrizioni e modalità.

Digitized by Google

La tassazione di tali trasporti per il percorso della ferrovia Cancello-Benevento deve essere fatta applicando i prezzi comprendenti l'imposta erariale del 13 % e del 2 %, beninteso senza il cumulo delle distanze.

I prezzi da riscuotersi per i percorsi della ferrovia Cancello-Benevento per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli (salva sempre per questi ultimi la tassa minima di L. 0.50 per spedizione) risultano dal prospetto « Allegato *B* ».

5. *Elenco delle stazioni del tronco Cancello-S. Martino V. C. e relative distanze dalla stazione di Cancello, servizi cui sono abilitate ed impianti fissi di cui sono provviste.* — Le stazioni del tronco Cancello-S. Martino V. C, le relative distanze dalla stazione di Cancello, nonchè le indicazioni relative ai servizi ai quali sono abilitate ed agli impianti fissi di cui sono provviste, risultano dal prospetto allegato *A*, al presente Ordine di Servizio.

Trasporti di viaggiatori.

6. *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo con biglietti a tariffa ordinaria tanto di corsa semplice che di andata-ritorno, risultano dal prospetto « Allegato *C* », (1) indicante le corrispondenze assegnate ad ogni singola stazione e i relativi prezzi.

Le medesime corrispondenze sono ammesse per i ragazzi dai 3 ai 7 anni coi prezzi nella misura della metà di quelli di corsa semplice per adulti.

7. *Caratteristiche dei biglietti.* — I biglietti cumulativi in distribuzione nelle stazioni della Rete dello Stato hanno gli stessi colori di quelli in vigore per il proprio servizio interno. Dello stesso colore e formato sono pure i biglietti in distribuzione nelle stazioni della ferrovia Cancello Benevento.

Pei trasporti dei ragazzi fra i tre ed i sette anni, tanto le stazioni della Rete dello Stato, ammesse alla distribuzione dei biglietti in servizio cumulativo per adulti, quanto le stazioni della ferrovia Cancello-Benevento, distribuiscono biglietti a percorso facoltativo del modello conforme a quelli adottati dalle Ferrovie dello Stato pel proprio servizio interno.

---

(1) L'Allegato *C* all'O. S. N. 203-1910 verrà distribuito a parte.

Digitized by Google

8. *Tassa di bollo.* — In aggiunta ai prezzi indicati nei prospetti di cui sopra, viene riscossa la tassa di bollo.

9. *Distribuzione dei biglietti.* — La distribuzione dei biglietti viene fatta tanto dalle stazioni dello Stato quanto da quelle della ferrovia Cancello-Benevento pei convogli in coincidenza fra le due Amministrazioni che abbiano vetture della rispettiva classe per la quale i biglietti vengono rilasciati, salvo le esclusioni e le limitazioni stabilite dall'orario ufficiale.

10. *Penalità ed introiti suppletori.* — Le esazioni suppletorie e le multe per mancanza di biglietti, cambiamento di classe, ecc., vengono riscosse da ciascuna Amministrazione soltanto per il percorro rispettivo, ma il personale di scorta ai treni dovrà consegnare i viaggiatori alla stazione di Cancello, perchè sia provveduto alla regolarizzazione del viaggio per l'ulteriore percorso.

Invece le esazioni supplementari devono estendersi anche al percorso sulle linee dell' altra Amministrazione quando si tratti di viaggiatori provenienti da essa e risulti che il viaggio sulla medesima abbia avuto luogo nelle identiche condizioni che danno motivo all'esazione pel rimanente percorso

Trasporto di bagagli, cani e giornali.

11. *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo pei bagagli (a tariffa ordinaria) e per i cani sono le medesime abilitate a tale servizio pei viaggiatori.

12. *Registrazione dei trasporti bagagli e cani.* — La registrazione dei trasporti bagagli, tanto a tariffa ordinaria, che a tariffa ridotta (concessioni speciali) e dei cani, si fa con la compilazione di un solo foglio di via, che scorta le spedizioni fino alla stazione destinataria.

13. *Tassazione dei trasporti.* — Le tasse per il trasporto dei bagagli e cani sono da computarsi separatamente per il percorso di ciascuna Amministrazione e con applicazione della tassa minima di lire 0.70 e di lire 0,50 per spedizione, rispettivamente per il percorso sulle Ferrovie dello Stato e per quello sulla ferrovia Cancello-Benevento.

Per il trasporto dei bagagli a tariffa ordinaria e dei cani,

Digitized by Google

sono da applicarsi per il percorso sulla ferrovia Cancello-Benevento, le quote seguenti:

Dalla STAZIONE di CANCELLO	BAGAGLI Prezzo per chilogramma										Oltre 100 Kg. Prezzo per tonnellata	Cani Prezzi per capo (1)
	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100		
S. Felice a Cancello-Arienzo	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	2,712	0,15
S. Maria a Vico	0,50	0,50	0,50	0.50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	4,068	0,25
Cervino – Durazzano	0,50	0,50	0,50	0.50	0,50	0,50	0,50	0.50	0,50	0,50	4,972	0,25
Arpaia-Airola	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0.60	0,70	0,80	0,90	0.95	9,492	0,50
Rotondi-Paolisi	0,50	0,50	0,50	0,50	0,55	0,70	0,80	0,90	1,—	1.10	10,848	0,55
Cervinara . .	0,50	0,50	0,50	0.50	0,65	0,75	0,90	1,—	1,10	1,25	12,204	0.65
S. Martino V.C.	0,50	0,50	0,50	0,55	0.70	0,85	0,95	1,10	1,25	1,40	13,560	0,70

(1) Tassa minima per spedizione L. 0,50.

14. *Giornali.* — Contrariamente a quanto si è stabilito pei bagagli e pei cani, il servizio cumulativo pel trasporto dei giornali è ammesso, come peraltro è detto nel precedente punto 1°, con tutte le stazioni del tronco Cancello-S. Martino V. C.

Trasporti a grande, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria.

15. *Stazioni e trasporti ammessi al servizio cumulativo.* — Il servizio cumulativo viene ammesso per tutti i trasporti di merci e veicoli, tanto a grande quanto a piccola velocità ordinaria, di bestiame e merci a piccola velocità accelerata; nonchè per tutte le spedizioni di feretri, di numerario, carte-valori ed oggetti preziosi da effettuarsi, queste ultime, esclusivamente a grande velocità.

Sono ammesse al servizio cumulativo, pei trasporti di cui

Digitized by Google

sopra, tutte le stazioni accennate al punto 1°, le quali siano abilitate a tali trasporti.

16. *Documenti di trasporto.* — Le note di spedizione e le lettere di porto per le spedizioni in servizio cumulativo saranno conformi al modello in vigore sulle Ferrovie dello Stato e dovranno essere presentate dai mittenti in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate.

Per le spedizioni poi di numerario, di carte-valori e di oggetti preziosi, si esigerà dal mittente la presentazione di una nota di spedizione in più, di conformità alle condizioni stabilite dalle tariffe in vigore; esemplare che sarà da allegarsi al riassunto spedizioni.

Sono pure da carteggiarsi con un documento di trasporto in più anche le spedizioni eseguite sotto il regime della tariffa speciale d'esportazione P. V. (via di mare); documento che viene trattenuto dallo scalo marittimo per la spunta con le dichiarazioni d'imbarco.

17. *Tassazione ed istradamento dei trasporti.* — I trasporti in servizio cumulativo col tronco Cancello-S. Martino V. C. si tasseranno per il percorso separato di ciascuna Amministrazione e saranno istradati per il percorso fra le stazioni delle Ferrovie dello Stato e il transito di Cancello in base alle norme vigenti.

18. *Diritto fisso.* — Il diritto fisso stabilito dalle tariffe in vigore sarà applicato: per metà a favore delle ferrovie dello Stato e per metà a favore della ferrovia Cancello-Benevento, fermo quanto, al riguardo, è stabilito per la linea Cerignola stazione-Cerignola città.

19. *Tasse minime.* — Le tasse minime per spedizione si applicano per intero tanto sulle Ferrovie dello Stato e sulla linea Cerignola stazione-Cerignola città, quanto sulla ferrovia Cancello-Benevento.

20. *Carico e scarico.* — La facoltà nelle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico delle merci delle ultime tre classi a vagone completo nelle stazioni della Rete dello Stato è estesa anche ai mittenti o destinatari delle merci stesse nelle stazioni della ferrovia Cancello-Benevento.

Altrettanto dicasi rispetto alle altre merci per le quali, se-

Digitized by Google

condo le tariffe in vigore, si fa obbligo o si lascia facoltà alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico.

Per ognuna delle dette operazioni di carico e scarico effettuate a cura e spese delle parti, nelle stazioni della ferrovia Cancello-Benevento, viene concesso l'abbuono sul diritto fisso nella misura di L. 0,51 per tonnellata.

21. *Pagamenti delle tasse di trasporto ed altre accessorie.* — Le spedizioni in servizio cumulativo possono essere effettuate in porto affrancato od in porto assegnato, sempre però per l'intera percorrenza.

E' fatta eccezione per le spedizioni di merci fragili, di facile deperimento e di merci il cui valore non rappresenti la tassa di porto fino a destinazione, le quali non potranno essere accettate in porto assegnato senza la superiore autorizzazione.

La stazione mittente sarà sempre responsabile delle tasse affrancate e quella destinataria delle tasse assegnate, comprese, se del caso, tanto nelle une quanto nelle altre, le tasse di magazzinaggio e pesatura a partenza, di provvigione sulle spese anticipate, d'uso e richiamo della gru, di presa e consegna a domicilio, ecc.

Qualora però qualcuna delle suaccennate tasse non fosse riscossa in arrivo per assoluta mancanza di indicazioni da parte della stazione mittente, ne sarà responsabile quest'ultima, ove non sia possibile conseguirne l'incasso per mezzo della stazione destinataria.

Quando peraltro risulti che detta stazione destinataria era in grado di riparare, ed invece non riparò all'errore od omissione di quella mittente, sarà tenuta corresponsabile nella misura da determinarsi a seconda delle circostanze di fatto.

Pei casi di false dichiarazioni previsti dagli articoli 10 e 105 delle tariffe, le stazioni di arrivo sono responsabili anche delle penalità non potute incassare a partenza per le spedizioni franche, in base alle annotazioni risultanti dal documento di trasporto ed al relativo verbale di accertamento da compilarsi dalla stazione scopritrice dell'abuso, previa l'osservanza delle prescritte formalità.

Le stazioni destinatarie sono parimenti tenute a riscuotere anche pei trasporti in affrancato, le tasse pel maggior percorso

Digitized by Google

previste dall'art 128 delle citate tariffe pei casi di interruzione di linee.

22. *Tassa di bollo.* — In aggiunta alle tasse di porto, ecc, sarà da esigersi per ogni trasporto la prescritta tassa di bollo.

23. *Spese anticipate, assegni, riserve, ecc.* — Per quanto riguarda le spese anticipate, assegni, riserve in caso di mancanze od avarie, accertamenti di anormalità o di abusi, documenti e formalità doganali; modificazioni al contratto di trasporto, prescrizioni sanitarie, giacenze, piombatura di carri, ecc., valgono, anche nei rapporti colla ferrovia Cancello-Benevento, le norme vigenti sulla Rete dello Stato.

A giustificazione del debito per gli assegni gravanti spedizioni non ammesse al servizio cumulativo e destinate a stazioni della ferrovia Cancello-Benevento, la stazione di Cancello (Stato) dovrà trattenere la scheda originale e ritirare l'obbligazione dell'assegno dal Delegato della ferrovia stessa sull'apposito modulo I-466, uniformandosi alle disposizioni di cui all'art. 30 punto 3° delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci » diramate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909.

24. *Trasporti a domicilio.* — Il servizio di presa e consegna a domicilio sarà regolato dalle norme vigenti presso ciascuna Amministrazione.

Le stazioni mittenti dovranno esporre esattamente sui documenti di trasporto le tasse di consegna a domicilio per le spedizioni in porto franco, dirette a località ove esiste il servizio suddetto, nonchè le tasse di presa a domicilio per le spedizioni in porto assegnato.

25. *Spedizioni da e per Amministrazioni non ammesse al servizio cumulativo.* — Non essendo la stazione di Cancello (Stato) ammessa al servizio interno della ferrovia Cancello-Benevento, i trasporti provenienti dalla ferrovia stessa e destinati a stazioni delle Amministrazioni ferroviarie italiane non ammesse al servizio cumulativo, saranno carteggiati in servizio interno di detta ferrovia per la sua stazione di Cancello e consegnati alla stazione di Cancello (Stato) dal rappresentante della ferrovia stessa scortati dai documenti di trasporto necessari per la spedizione fino a destino, giusta le norme in vigore fra la Rete di Stato e le accennate Amministrazioni.

Digitized by Google

I trasporti merci in senso inverso saranno carteggiati per la stazione di Cancello (Stato), dove dovrà avvenire lo svincolo col pagamento di tutte le tasse a carico a cura del Delegato della ferrovia Cancello-Benevento, quando sui documenti di trasporto risulti come definitiva una stazione della ferrovia medesima

Riguardo ai trasporti internazionali da e per l'estero, per i quali la validità della lettera di vettura prescritta dalla Convenzione di Berna si estende soltanto al percorso fra la stazione di Cancello e quella estera partecipante alla Convenzione stessa, è stabilito quanto segue:

a) se il trasporto proviene dall'estero con la lettera di vettura diretta, intestata alla stazione di Cancello, per l'inoltro ad una stazione della ferrovia Cancello-Benevento se ne effettuerà quivi lo svincolo col pagamento di tutte le tasse a carico a cura del rappresentante di detta ferrovia;

b) se il trasporto proviene invece dalla ferrovia Cancello-Benevento ed il mittente ha inteso eseguirlo sotto il regime della Convenzione di Berna pel percorso soggetto alla medesima, in tal caso il trasporto stesso giungerà in servizio interno alla stazione di Cancello della ferrovia Cancello-Benevento ed il rappresentante della ferrovia stessa lo consegnerà alla stazione di Cancello (Stato) per l'eseguimento in servizio diretto, in base alle tariffe interne italiane ed estere, od in base a quelle dirette internazionali, a seconda dei documenti che verranno da detto rappresentante presentati all'atto della rispedizione;

c) i trasporti esclusi dalla convenzione di Berna, e quelli pei quali il mittente rinuncia alle condizioni della medesima, possono effettuarsi in servizio cumulativo con la ferrovia Cancello-Benevento, mediante appoggio al transito di confine, il quale ne eseguirà la rispedizione rispettivamente per l'estero o per la predetta ferrovia. Per altro siccome le ferrovie estere non si prestano ad eseguire d'ufficio il carteggio e la rispedizione, così i trasporti destinati oltre la ferrovia estera limitrofa, dovranno sempre indirizzarsi ad un intermediario perchè provveda al proseguimento.

Pei trasporti in servizio internazionale non si ammette che lo speditore prescriva l'appoggio, invece che alla stazione di

Digitized by Google

Cancello, ovvero al transito di confine, ad un' altra stazione della Rete dello Stato.

Circa la compilazione del foglio di via ed in generale il carteggio dei trasporti internazionali, la stazione di Cancello e rispettivamente i transiti di confine si atterranno alle disposizioni in proposito contenute nella Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero (edizione 10 ottobre 1901).

Si rammenta che per tutti i suindicati trasporti non può aver luogo alcuna riduzione sui diritti fissi e di rispedizione dovuti in conformità a quanto prescrive l'art. 108 delle Tariffe.

26. *Deviazione dei trasporti.* — I trasporti che giungessero a destinazione per una via diversa da quella prescritta o che pervenissero ad una stazione che non fosse quella destinataria si faranno proseguire per il transito che determina la via chilometricamente più breve intercedente fra la stazione che rilevò l'errore, e quella destinataria, la quale, se la spedizione è in assegnato, si limiterà a riscuotere la tassa dovuta senza tener conto del maggior percorso.

Se invece un trasporto viene carteggiato irregolarmente per una stazione in luogo di un'altra, la stazione che lo riceve ne farà la registrazione come per gli altri trasporti e quindi ne eseguirà la spedizione alla vera destinazione, rivalendosi, come spesa anticipata, delle tasse e delle altre spese caricate sul trasporto stesso. L'inoltro dovrà farsi a grande velocità, qualora altro modo d' invio compromettesse i termini normali di resa o la conservazione delle merci, ovvero i termini stabiliti dalle bollette di libera circolazione, ecc.

La stazione alla quale il trasporto doveva realmente pervenire esigerà dal destinatario *la sola tassa dovuta in base alla tariffa e per la distanza che avrebbe dovuto percorrere la merce ove non fosse avvenuto il disguido,* più le altre spese di cui il trasporto medesimo fosse caricato e domanderà alla propria Amministrazione il pareggio della differenza (in più od in meno) fra la tassa complessiva assunta a debito e quella incassata dal destinatario se trattasi di spedizione in assegnato.

Le tasse di maggior percorso per le spedizioni, tanto in porto assegnato quanto in porto franco, saranno liquidate in separata sede, sulle basi pattuite fra le Amministrazioni e verranno poi addebitate agli agenti responsabili del disguido.

Digitized by Google

27. *Scambio del materiale rotabile.* — È ammesso il passaggio dei carri in servizio cumulativo dall'una all'altra Amministrazione alle condizioni portate dall'apposita Convenzione e sotto la osservanza delle norme generali in vigore pei veicoli che si scambiano con le altre ferrovie secondarie italiane.

I carri della Ferrovia Cancello-Benevento portano la sigla « S F. S » e l'iscrizione « Benevento-Cancello » ed alla loro entrata sulla Rete dello Stato saranno muniti delle prescritte etichette a cura della stazione di Cancello per la quale avverrà il passaggio.

I carri passati dall'una all'altra ferrovia dovranno restituirsi tanto se carichi, che vuoti al transito di Cancello.

Si richiamano specialmente le disposizioni della Circolare del Servizio VII, n. 9 del luglio 1907, circa gli avvisi Modello G.-99 delle soste dei carri di altre Amministrazioni da inviarsi all'ufficio Circolazione Veicoli in Roma.

I carri della Ferrovia Cancello-Benevento potranno utilizzarsi nel ritorno anche con spedizioni dirette ad una stazione della Rete dello Stato, purchè essa disti non meno di 100 Km da quella che li ricarica, e si trovi sulla via che il carro deve percorrere, per ritornare al transito di Cancello.

È vietato utilizzare con bestiame, o merci imbrattanti o che tramandino cattivo odore, come pelli fresche, sangue, concimi, ecc., i carri della detta ferrovia che fossero, con apposita inscrizione, assegnati ai trasporti delle derrate alimentari.

28. *Scambio dei copertoni e degli attrezzi di carico.* — I copertoni dello due Amministrazioni, e così le corde, reti, catene, stanti di ferro ed altri attrezzi in genere, impiegati per assicurare o proteggere il carico di carri che debbono transitare dall'una all'altra ferrovia, passeranno in servizio cumulativo assieme a questi alle condizioni stabilite dalla convenzione, di cui al primo alinea del punto 27, dovendo in tal caso gli attrezzi essere considerati come parti integranti dei veicoli stessi.

29. *Lavaggio e disinfezione dei carri, penalità relative.* — Ciascuna delle due Amministrazioni è obbligata a provvedere a norma delle disposizioni di legge vigenti in materia di polizia veterinaria, alla pulitura od occorrendo alla disinfezione dei

Digitized by Google

veicoli che hanno servito al trasporto di animali equini, bovini, suini, del pollame e di merci infettanti.

Pei carri restituiti vuoti alla stazione di Cancello deve essere accertato in contraddittorio fra gli agenti delle due Amministrazioni, lo stato di proprietà, ed ove sia stata trascurata od insufficientemente eseguita l'operazione di lavaggio o di disinfezione, deve a questa provvedere la stazione stessa tanto pei carri di ritorno dalla ferrovia Cancello-Benevento, quanto per quelli di quest'ultima ferrovia di ritorno dalle linee dello Stato.

In tali casi la stazione di Cancello deve redigere in duplice esemplare il verbale di accertamento Modello *H*-**111** da inviarsi all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma ed alla Direzione di Esercizio della ferrovia Cancello-Benevento in Napoli.

Per i carri carichi restituiti o consegnati in destinazione di una o più stazioni oltre quella comune, l'accertamento della effettuata pulitura o disinfezione deve essere fatto a cura della stazione in cui si effettua il completo scarico, compilando se del caso il verbale di accertamento come sopra è detto.

Tanto per i carri non puliti od insufficientemente lavati, quanto per quelli specializzati pei trasporti di derrate alimentari, stati invece utilizzati pei trasporti di bestiame o di merci imbrattanti, o di merci che tramandino cattivo odore, l'Amministrazione responsabile deve sottostare ai compensi pattuiti tra le due Amministrazioni.

30. *Pesatura delle merci al transito.* — Quando pei trasporti in servizio cumulativo provenienti da stazioni interne della ferrovia Cancello-Benevento il mittente dichiarasse il peso e la stazione di partenza ne delegasse per la ricognizione la stazione di Cancello (F. S.), questa prenderà di ciò particolare nota addebitando nel tempo stesso la relativa tassa di pesatura alla ferrovia Cancello-Benevento, cui la tassa medesima deve fare esclusivamente carico.

31. *Trasporti in servizio.* — La corrispondenza che gli Uffici e le stazioni di un'Amministrazione avessero a mandare agli Uffici e alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio cumulativo fra la rete dello Stato e la ferrovia Cancello-Benevento e gli annessi documenti, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni.

Digitized by Google

Colle medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

32. *Servizio nella stazione di Cancello* (*Stato*). — La ferrovia Cancello-Benevento è provvista a Cancello di stazione propria e nella medesima vengono eseguite tutte le operazioni inerenti al servizio interno della linea. Pertanto nella stazione di Cancello (Stato) l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato provvede soltanto alla tenuta delle gestioni di transito ed alla esecuzione delle operazioni per lo scambio dei trasporti in servizio cumulativo.

33. *Gestioni contabili al transito.* — La stazione di Cancello come stazione di transito colla ferrovia Cancello-Benevento dovrà per la tenuta della relativa gestione e per la registrazione e scritturazione dei trasporti, attenersi alle disposizioni contenute nelle « *Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito, ecc.* », pubblicate coll' Ordine di Servizio N. 160-1909, nonchè alle particolari istruzioni che le venissero al riguardo impartite dai competenti Uffici.

Per tutto quanto non è previsto dal presente, valgono le norme e condizioni generali che regolano i servizi cumulativi colle ferrovie secondarie.

In base a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio e relativi allegati *A* e *B*, devono essere fatte opportune aggiunte nelle vigenti pubblicazioni dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie, e nel volume « Norme di servizio cumulativo con le ferrovie secondarie pei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari (edizione 1° luglio 1902) ».

Nell'enumerazione dei transiti interni di cui all'art. 3 delle *Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito,* si dovrà aggiungere la « *Ferrovia Cancello-Benevento* » con l' indicazione del transito di Cancello.

Inoltre a pagina 23 del « *Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato* (*Edizione 1° luglio 1908*) », dovrà essere aggiunto di fianco al nome

Digitized by Google

della stazione di Cancello il richiamo (**) corrispondente alla seguente nota da riportare in calce:

(**) *Stazione di transito colla ferrovia Cancello-Benevento.*

Nella « Prefazione all'Orario Generale di Servizio 1° Maggio 1910 (Parte seconda) » si dovranno praticare le seguenti aggiunte:

a pag 4 introdurre l'indicazione della *ferrovia Cancello-Benevento* e della relativa linea Cancello-S. Martino Valle Claudina contraddistinta col numero 421 d'ordine;

a pag. 5 e seguenti inserire, alle sedi opportune, il nome delle stazioni di Arpaia-Airola, Cervinara, Cervino Durazzano, S. Felice a Cancello-Arienzo, S. Maria a Vico e S. Martino Valle Claudina, con l'indicazione della linea 421.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 204. (Servizio VIII).

Servizio cumulativo con la Società Veneta (tronco Thiene-Rocchette e linea Torrebelvicino-Schio-Arsiero).

(Vedi Ordini di Servizio N. 109-1907. e 341-1909).

La Società Veneta ha stabilito di limitare *ai soli trasporti militari* il servizio cumulativo a tariffa ridotta fra le nostre stazioni e le proprie di S. Orso, Seghe ed Arsiero.

Dal prospetto facente parte dell'Ordine di Servizio N. 341-1909 si dovranno quindi depennare i prezzi delle colonne:

Tariffa differenziale B;

Bagagli, base per tonnellata, divisibile di 10 in 10 kg.;

togliendo, naturalmente, tali prezzi dal fascicolo « Norme di servizio cumulativo con le ferrovie Secondarie per trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle Concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari (edizione 1 luglio 1902) ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 205. (Servizio II).

Cessioni di competenze del personale a paga giornaliera.

In applicaziane della Legge del 13 Luglio 1910. n. 414 (inserita nel Bollettino Ufficiale n, 29 del 21 luglio 1910), la quale, per ciò che si riferisce all'effettuazione delle ritenute fisse, di cui all'art. 7, ha vigore a decorrere dal 1° agosto 1910, debbonsi seguire le norme sotto indicate:

1°) A tutto il personale stabile salariato, provvisto cioè di paga giornaliera, in servizio ininterotto — compreso quello prestato nella condizione di avventizio in servizio continuativo — da almeno tre anni, dovrà essere applicata, sui ruoli, dal mese contabile di agosto 1910 la ritenuta fissa mensile di L. 0.25.

2°) Tale ritenuta sarà da includersi in apposita colonna dei ruoli-paga, valendosi di una di quelle in bianco, o di altra inutilizzata e, ove ciò non sia possibile, di quella riservata alle ritenute per il fondo garanzia cessioni del personale stipendiato, (conto di entrata 87 partitario 287 della vigente nomenclatura) salvo, beninteso, tenerne distinto l'ammontare da contabilizzarsi al conto di competenza sul quadro esterno dei ruoli stessi.

3°) Per il Personale retribuito a *quindicina* la ritenuta di cui è caso sarà da praticarsi per intero sul ruolo della prima quindicina relativa ad ogni mese contabile.

4°) Le quote relative ai mesi, pei quali gli agenti non abbiamo percepito alcun emolumento, non possono ricuperarsi sulle mensilità successive. Tali lacune dovranno ad ogni modo rilevarsi dal foglio matricolare agli effetti degli eventuali rimborsi. Però le ritenute di cui trattasi saranno sempre da effettuarsi per intero anche in quei mesi nei quali gli interessati percepiscono solo una parte delle loro competenze.

5°) Nel caso di cambiamento della retribuzione a paga giornaliera con quella a stipendio, gli agenti interessati dovranno essere sottoposti, dal mese in cui si verifica tale cambiamento, non più alla ritenuta fissa mensile di L. 0.25, bensì a quella proporzionale, di cui all'art. 10 della Legge 30 giugno 1908 n. 335 relativa al Personale stipendiato. Perciò, ove detto passaggio avvenga con decorrenza retroattiva dovranno effettuarsi pure con decorronza retroattiva, le ritenute proporzionali di cui l'anzidetto art. 10, restituendo contemporaneamente, con im-

Digitized by Google

putazione di valore negativo al Conto di entrata 87 bis — B) (partitario 294), quelle fisse di L. 0.25 mensili applicate dalla data dalla quale ricorre il passaggio.

Nessun'attra operazione contabile dovrà farsi dai Servizi Centrali, Divisioni ed Uffici Compartimentali per il trapasso dall'uno all'altro fondo dei contributi riferentisi al periodo precedente a tali cambiamenti.

A seguito del presente saranno emanate apposite norme da seguirsi in applicazione al Regolamento, di cui all'art 13 della predetta Legge 13 luglio 1910 n. 444, dalla pubblicazione del quale avrà esecuzione la Legge stessa per quanto concerne il corso delle cessioni.

In dipendenza della promulgazione della ripetuta Legge gli attuali conti della nomenclatura del 1910-11 n. 87 di entrata e n. 115 di spesa restano esclusivamente assegnati alla gestione del fondo di garanzia degli stipendi e devonsi pertanto sopprimere dal loro titolo le parole « *e salari* ».

Per la gestione del fondo di garanzia relativo alla cessione dei salari, vengono istituiti nella stessa nomenclatura i seguenti nuovi conti :

Entrata

87 bis — Contributo al fondo di garanzia per le cessioni di salari :

A) — 2.50 % dell'importo della cessione . . . . (partitario 293)
B) — Ritenuta fissa . . . . (id. 294)
C) — Reintegro al fondo . . . . (id. 295)
D) — Interessi . . . . (id. 296)

Spesa

115 bis — Erogazione dei contributi al fondo di garanzia per le cessioni di salari:

A) — Pagamenti e riscatto di cessioni a carico del fondo . (partitario 990)
B) — Rimborsi di ritenute fatte ad agenti collocati a riposo (id. 991)
C) — Versamenti alla Cassa Depositi e Prestiti . . . . . (id. 992)

Fuori bilancio

17 — Fondo di garanzia per le cessioni di salari . . . . (partitario 1017)
33 — *Cassa Depositi e Prestiti.* Fondo di garanzia per le cessioni di salari . . . . (partitario 1033)

N. B. — Questi due ultimi conti saranno usati esclusivamente dal Servizio Centrale II.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 206. (Servizio VII).

Estensione del servizio cumulativo colla Ferrovia Reggio Emilia -Ciano d'Enza al nuovo tronco Barco-S. Polo.

(Vedi Ordini di Servizio N. 1 e 130-1910).

A datare dal 15 agosto 1910 il servizio cumulativo per i trasporti di merci, veicoli e bestiame colla Ferrovia Reggio Emilia-Ciano di cui agli Ordini di Servizio N. 1 e 130-1910, viene esteso al nuovo tronco Barco-S. Polo, aperto all'esercizio dal giorno 7 luglio 1910.

Le stazioni comprese in detto tronco, i servizi ai quali sono abilitate, gli impianti di cui sono provviste e le relative distanze dal transito di Reggio Emilia (F. S.) risultano dal seguente prospetto:

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate				Impianti fissi							Distanze dal transito di Reggio Emilia
						Piani caricatori		Bilancie a ponte		Grue fisse			
		Grande Velocità	Piccola Velocità Accelerata	Piccola Velocità Ordinaria	Veicoli e bestiame	di testa	di fianco	Quantità	portata in tonnellate	Quantità	Portata in tonnellate	Sagoma limite	
Bibbiano	Reggio Emilia-Ciano d'Enza	—	A (1)	P	V B	—	F	—	—	—	—	S L	17
S. Polo .	Reggio Emilia-Ciano d'Enza	—	A (1)	P	V B	—	F	—	—	—	—	S L	23

(1) Limitatamente ai trasporti di bestiame.

Digitized by Google

Opportune aggiunte saranno da introdursi, in relazione a quanto sopra, nelle pubblicazioni riflettenti i servizi cumulativi con le Amministrazioni secondarie.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 207. (SERVIZIO VIII).

Trasporto delle materie pericolose e nocive.

(Vedi Ordine di Servizio N. 180-1910).

Nel gruppo 1° della categoria 13ª dell'Allegato N. 9 alle tariffe, deve essere aggiunto l'esplosivo « Tritolo ».

Uguale aggiunta deve essere fatta nella nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità, col rimando all'Allegato 9 e alla categoria 13ª predetti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 208. (SERVIZIO VIII).

Tariffa locale N. 601 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 169-1910).

Col 16 agosto 1910, la stazione di S. Giuseppe di Cairo, gia ammessa al beneficio della tariffa locale N. 601 P. V. per i trasporti di vetrerie di fabbricazione nazionale in provenienza delle fabbriche di Altare, viene abilitata all'applicazione della stessa tariffa anche pei trasporti provenienti dalle fabbriche di Carcare, e quindi il richiamo (5) in calce alla tariffa 601 P. V. per la predetta stazione deve essere così modificato:

(5). Per le provenienze delle Fabbriche di Altare e di Carcare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 209. (Servizio VIII).

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 18-1910)

La « Società Anonima Cooperativa di consumo fra il personale ferroviario » di *Cuneo* testè costituitasi, è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società Cooperative Ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e condizioni stabilite nel regolamento, di cui l'Ordine di Servizio N. 21-1901 (ex Rete Adriatica) e l'Istruzione N. 12-1901 (ex Rete Mediterranea).

Il nome della predetta cooperativa dovrà pertanto essere aggiunto, alla sede opportuna, nell'elenco allegato A al regolamento medesimo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 210 (Servizio VIII).

Tariffa locale N. 227 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 147-1909).

Col 16 agosto 1910 la tariffa locale N. 227 P. V. viene estesa ai trasporti di *materiale nuovo componente le ferrovie portatili per uso agricolo, per cantieri* ecc. in partenza dalla stazione di Parma ed in destinazione di quelle di tutte le linee continentali dello Stato.

In conseguenza di ciò, nella intestazione della tariffa locale predetta, deve essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione..

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 211. (Servizio VIII).

Biglietti di abbonamento.

(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907)

In seguito ad accordi intervenuti colla Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane, a partire dal 15 agosto 1910 avrà luogo colla medesima lo scambio di facilitazioni per biglietti di abbonamento previsto dal R. Decreto n. 705 del 3 settembre 1909, pubblicato nel Bollettino Ufficiale n. 46 del 1910.

In conseguenza si dispone quanto appresso:

I.

1° Dal 15 agosto 1910, gli impiegati ed agenti della Società Veneta aventi carattere di stabilità, esclusi quindi gli avventizi e quelli in prova, sono ammessi a fruire sulle linee dello Stato della Tariffa di abbonamento per impiegati governativi, ecc., di cui all'allegato n. 6-C alle Tariffe e condizioni, sotto l'osservanza delle norme contenute nell'allegato medesimo.

2° Il rilascio dei biglietti di abbonamento di cui trattasi potrà aver luogo per le linee delle Ferrovie dello Stato, diramantisi dalle stazioni comuni colla Società Venetà (1) e dalla stazione di Padova e soltanto per percorrenze non maggiori di 60 Km. a partire dalle stazioni medesime.

E' fatta eccezione per gli abbonamenti chiesti per cure balneari e climatiche in conformità al comma b), punto 2, del predetto allegato n. 6-C, i quali possono essere emessi per un percorso su qualsiasi linea dello Stato, purchè non superiore sempre a Km. 60.

I richiedenti dovranno versare preventivamente alle stazioni comuni indicate alla nota (1) (gestione Stato) nonchè alla stazione di Padova, l'importo del diritto fisso (L. 1.00) allegando poi alla domanda (Mod. 1-61) la ricevuta che verrà loro rilasciata.

(1) Stazioni comuni: Udine, Portogruaro, Conegliano, Thiene, Ferrara, Bologna, Portomaggiore, Massalombarda, Parma, Suzzara, Arezzo.

Digitized by Google

Inoltre dovranno provvedersi delle consuete tessere stabilite per l'uso degli abbonamenti ordinari.

3° Le stazioni comuni indicate alla ripetuta nota (1), e la stazione di Padova ricevendo domande Mod. I-245 di tessere da parte d'impiegati ed agenti delle Ferrovie Venete, vi daranno corso sollecitamente inviandole al più vicino ufficio di emissione, e trasmetteranno invece esclusivamente al « *Servizio Centrale VIII, Ufficio 3° Roma,* » le domande Mod. I-61 di biglietti che dal Consigliere Delegato della Società Veneta e da chi per esso e dai Sigg. Ingegneri dirigenti l'esercizio delle singole linee della Società Veneta fossero loro rimesse, accertandosi che risultino dalle domande stesse gli estremi della tessera di riconoscimento, il modo di pagamento (immediato o rateale) prescelto dall'abbonando, e la sua residenza.

4° I biglietti (rilasciati esclusivamente dal Servizio Centrale VIII) saranno speditì alla stazione comune (Gestione Stato) dalla quale ha inizio l'abbonamento, ovvero (nel caso di abbonamenti per cure climatiche ecc.) a quell'altra stazione delle ferrovie dello Stato che il richiedente indicherà nella domanda.

Le stazioni riceventi ne introiteranno il prezzo e contabilizzeranno i biglietti (in gestione « Stato » se sono stazioni comuni) nel modo indicato all'art. 23 (comma b punto 7) delle norme per il Servizio Contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani e telegrafi.

5° Il pagamento delle quote rateali per la periodica rinnovazione della validità dei biglietti di cui trattasi, acquistati a pagamento rateale, deve effettuarsi esclusivamente nelle stazioni delle Ferrovie dello Stato, oppure alla gestione « Stato » delle stazioni comuni.

6° I biglietti di abbonamento eventualmente non ritirati entro dieci giorni, dovranno essere annullati nel modo indicato nell'articolo 8 punto 7, delle citate Norme, per il Servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani, e telegrafi, restituendoli all'ufficio emittente.

II.

1° Dalla data stessa - 15 agosto 1910 - gli impiegati ed Agenti delle Ferrovie dello Stato aventi carattere di stabilità, esclusi quindi gli avventizi e quelli in prova, potranno ottenere

Digitized by Google

gli stessi biglietti di abbonamento a tariffa ridotta, di cui all'Allegato N. 6-C alle Tariffe, per percorsi non superiori a 60 km. sulle linee appresso indicate, esercitate dalla Società Veneta, diramantesi da stazioni comuni colle ferrovie dello Stato:

1. Cividale-Udine-Portogruaro e S. Giorgio di Nogaro-Torre di Zuino.
2. Conegliano-Vittorio.
3. Thiene-Rocchette.
4. Ferrara-Copparo.
5. Parma-Suzzara
6. Bologna-Portomaggiore-Massalombarda.
7. Arezzo-Pratovecchio-Stia.

Agli effetti della tassazione la linea N. 1 è considerata di 1ª categoria, e tutte le altre sono considerate di 2ª.

2° Per ottenere i biglietti di abbonamento gli interessati dovranno farne motivata domanda, (Mod. I-61) pel tramite del proprio Ufficio, all' Ingegnere dirigente l' esercizio della linea cui appartiene il percorso dell' abbonamento, indicando nella medesima la propria residenza ed il modo di pagamento (immediato o rateale) prescelto.

3° Pel riconoscimento dell' identità personale di ciascun abbonato, sulle linee della Società Veneta, non occorre alcuna tessera essendo a ciò sufficiente lo speciale biglietto di abbonamento a libretto che viene rilasciato del costo di L. 0,25.

4° I biglietti di abbonamento emessi dalla Società Veneta, e per essa dalle singole Direzioni dell'Esercizio, saranno inviati o rimessi direttamente alla stazione comune (Gestione Venete) della linea cui appartiene il percorso dell' abbonamento, per essere quivi ritirati a cura degli interessati, i quali riceveranno all'uopo opportuno avviso.

5° Il prezzo dell' abbonamento compreso il costo del libretto, e delle rate periodiche dovute per la rinnovazione degli abbonamenti acquistati a pagamento rateale, devono essere pagati sempre alla gestione « Società Veneta » delle stazioni comuni, oppure ad una stazione interna delle linee della Società medesima.

Digitized by Google

Circolare N. 67. (SERVIZIO X).

Visite personali nelle Officine.

(Vedi Ordine di Servizio N. 304-1909).

A complemento delle disposizioni contenute nell'art. 12 del « Regolamento per gli agenti delle Officine del materiale rotabile » le visite agli agenti delle Officine devono essere di regola fatte in seguito a ordini scritti impartiti dal Capo dell'Officina con il Mod. L. 418; allo scopo però di rendere più efficace la sorveglianza affidata al personale di guardia delle Officine, questo è autorizzato a praticare all'uscita ed all'entrata visite personali a qualsiasi agente anche se appartenente ad altri Servizi, come pure ad estranei, che potessero comunque essere sospettati di trafugamento di materiali di proprietà dell'Amministrazione e di introduzione di oggetti vietati.

per Il Direttore Generale
R. RINALDI.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 11.V (SERVIZIO IV).

Sussidi di istruzione per l'anno scolastico 1910-1911.

(Vedi Ordine di Servizio N. 239-1908).

In relazione alla convenzione stipulata il 20 aprile 1906 col Municipio di Veroli per disciplinare l'ammissione in quel Collegio-Convitto Municipale dei figli di agenti delle Ferrovie dello Stato, ai quali l'Ammininistrazione accorda un sussidio sotto forma di concorso nel pagamento della retta dovuta dalle famiglie dei convittori, si avverte che anche per l'anno scolastico 1910-911 si concederanno dei sussidi di istruzione allo scopo di facilitare l'istruzione dei figli di agenti che risiedono lungo le linee o in località lontane dai centri di popolazione e di studio.

Le disposizioni che regolano la concessione di tali sussidi si riportano annesse al presente Ordine di Servizio, avvertendo che i convittori ammessi sono soggetti a tutti i regolamenti e norme interne del Convitto, e che è obbligo degli agenti, i quali hanno ottenuto il sussidio per i propri figli, di curare che da parte di questi ultimi si osservino esattamente tali regolamenti e tali norme, e si apporti il maggior impegno e la maggior diligenza per trar profitto dal beneficio ottenuto.

Disposizioni che regolano la concessione dei sussidi d'istruzione per l'anno 1910-1911.

Art. 1.

I sussidi d'istruzione, di cui al presente Ordine di Servizio, sono istituiti per mantenere agli studi presso il Collegio-Convitto Comunale di Veroli i figli maschi di agenti stabili e in attività di servizio rivestiti delle sotto indicate qualifiche e residenti, per ragioni di ufficio, nelle località specificate nell'elenco allegato *A*:

Digitized by Google

Capi Stazione - Capi Deposito di 1°, 2° e 3° grado - Capi gestione - Sotto Capi Deposito - Assistenti tecnici - Contabili - Disegnatori - Applicati - Impiegati - Assistenti dei lavori - Aiutanti Applicati - Aiutanti Disegnatori - Capi fermata di 1° e 2° grado - Guarda magazzino - Assistenti - Macchinisti - Gerenti - Capi verificatori - Sorveglianti della linea - Verificatori - Fuochisti (che siano autorizzati a funzionare da Macchinista).

Per le località che fosserò provviste di scuole elementari complete od offrissero la possibilità ai residentivi di fruire di permanenti per recarsi in località che ne sono provviste, l'ammissione a concorrere ai sussidi d'istruzione sarà limitata a coloro che aspirano a frequentare un corso di ginnasio o di scuola tecnica.

Art. 2.

La concessione dei sussidi d'istruzione è assolutamente facoltativa; di guisa che non implica verun impegno continuativo per l'avvenire.

E parimenti il fatto d'aver compiuto gli studi col beneficio del sussidio d'istruzione non costituisce alcun titolo di preferenza su altri candidati che aspirassero ad un impiego ferroviario, attesochè unico scopo dell'istituzione è di porre i figli degli agenti nella possibilità di ricevere un'istruzione adeguata, escluso quindi ogni intendimento di allevare dei giovani destinati a diventare impiegati ferroviari o di dare al riguardo alcun affidamento morale alle famiglie.

Art. 3.

Il numero dei sussidi conferibili per l'anno scolastico 1910-1911 sarà determinato dal Consiglio d'Amministrazione.

Non potranno conferirsi più di due sussidi contemporaneamente ai figli di uno stesso agente; e l'aggiudicazione del sussidio a due figli d'uno stesso agente sarà considerata, per uno di essi, quale *concessione eccezionale* e, come tale, sarà ammessa solamente quando, dopo l'aggiudicazione completa dei sussidi agli aspiranti in condizioni normali, residuino dei posti disponibili.

Digitized by Google

Art. 4.

Per l'ammissione al concorso è necessario che l'agente ne trasmetta, per via gerarchica, regolare domanda alla Divisione Compartimentale da cui dipende, corredandola dei documenti qui appresso specificati e designandovi chiaramente il corso (elementare, ginnasio o scuola tecnica) e la classe cui intende far ammettere il giovane, la qualifica propria e la residenza (stazione, fermata, ecc.).

I documenti da allegarsi alla domanda sono i seguenti:

a) fede di nascita del giovane rilasciata dal Sindaco;

b) attestato degli studi fatti, comprovante l'idoneità alla classe cui il giovane aspira;

c) attestato di vaccinazione o di sofferto vaiuolo; attestato di rivaccinazione se il giovane ha superato gli undici anni;

d) dichiarazione medica da cui risultino le condizioni fisiche del giovane e in ogni modo l'assoluta di lui immunità da qualsiasi malattia contagiosa;

e) dichiarazione firmata dall'agente, e redatta conforme il modello allegato *B*, con cui il medsimo:

1° si obblighi di provvedere alla somministrazione del corredo prescritto per il giovane, nel caso ottenesse il sussidio d'istruzione, nonchè le successive sostituzioni dei capi di esso corredo logorati dall'uso;

2° autorizzi l'Amministrazione a praticare sulle sue competenze la ritenuta mensile prevista dall'art. 9;

3° certifichi di possedere completa ed esatta conoscenza delle condizioni tutte, risultanti dal presente Ordine di Servizio, che disciplinano l'ammissione del beneficio di cui trattasi tanto rispetto ai rapporti ed agli impegni che viene a contrarre con l'Amministrazione ferroviaria, quanto nei riguardi dei doveri e dei diritti che viene ad avere verso l'Istituto d' istruzione e si obblighi a soddisfare alle condizioni stesse, senza veruna restrizione.

Il certificato di cui alla lettera *c*) dovrà essere vidimato dal Sindaco del Comune in cui risiede il ricorrente ed autenticato dal Prefetto o dal Presidente del Tribunale, a sensi dell'art. 13, comma 3° del Regolamento per gli esami nelle scuole medie ed elementari approvato con R. decreto 13 ottobre 1904, N. 598.

Digitized by Google

La dichiarazione medica di cui alla lettera *d)* dovrà essere rilasciata dal sanitario dell'Amministrazione addetto al reparto ove ha sede l'agente.

Per gli agenti che, continuando a trovarsi nelle condizioni volute, aspirassero alla rinnovazione del sussidio fruito durante l'anno scolastico 1909-910 basterà che l'istanza sia corredata dal certificato medico e dalla dichiarazione di cui ai punti *d)* ed *e)* ed eventualmente dall'attestato di rivaccinazione di cui al punto *c)* se il giovane ha superato gli anni 11.

Se l'agente chiede il sussidio per due figli, dovrà presentare due distinte domande, ciascuna corredata dei prescritti documenti indicando quale di esse debba ritenersi normale e quale eccezionale.

Il termine utile per la presentazione delle domande è fissato al 10 settembre 1910.

Art. 5.

Spirato il termine utile per la presentazione di dette domande, ciascuna Divisione Compartimentale interessata, previa diligente revisione di esse per accertare la regolarità della loro documentazione e l'esattezza delle circostanze addottevi, le trasmetterà alla Direzione Generale mediante apposita accompagnatoria in cui dovrà esprimere il suo parere per ogni singola domanda, nonchè esporre tutte quelle osservazioni che possono influire nella scelta degli ammittendi al beneficio del sussidio, quali ad esempio i titoli di benemerenza per anzianità e precedenti di servizio del richiedente; le condizioni di famiglia, avendo speciale riguardo al numero dei figli, cui il richiendente deve provvedere; le condizioni igieniche della località in cui risiede il richiedente; le previsioni di una lunga permanenza nella località stessa, oppure di un prossimo trasloco, ecc, ecc.

I sussidi verranno aggiudicati dalla Direzione Generale che comunicherà in tempo utile alla Divisione Compartimentale l'elenco degli aspiranti prescelti.

Art. 6.

Per il conferimento del sussidio d'istruzione si richiede che i giovani si trovino nei seguenti limiti di età:

Digitized by Google

a) non meno di 6 anni e non più di 8 per la prima classe del corso elementare;

b) non più di 12 per la prima classe del ginnasio e scuola tecnica;

con un progressivo aumento di un anno sui detti termini per ognuna delle successive classi del rispettivo corso.

Art. 7.

I giovani ammessi al beneficio del sussidio di istruzione presso il Collegio-Convitto Comunale di Veroli vi frequenteranno, a seconda dei loro studi, o le scuole elementari comunali, e il Regio Ginnasio o la scuola Tecnica pareggiata.

I suddetti giovani, in quanto avessero studiato precedenmente in istituti privati o sotto la vigilanza paterna, dovranno subire, per l'ammissione alla classe a cui aspirano, una prova di esame nell'Istituto, ove non ostino le disposizioni delle leggi e dei regolamenti scolastici, e, non superando tale prova, potranno essere assegnati a quella classe inferiore dello stesso corso per la quale saranno riconosciuti idonei, quando non vi ostino le loro condizioni di età e sempre quando la famiglia, da preavvisarsi all'uopo, vi sia consenziente.

I giovani provenienti dalle scuole Regie o pareggiate saranno inscritti senz'altro esame alla classe cui furono promossi nei detti istituti.

Art. 8.

Per niun motivo nè agli agenti o persone di famiglia, nè agli alunni si accorderanno biglietti di viaggio in più dei regolamentari per recarsi al Collegio di Veroli in cui sia stato ammesso l'alunno o dall'Istituto stesso alla località di residenza dell'agente.

Art. 9.

La retta mensile dovuta al collegio per ogni alunno ammesso al beneficio è di L. 40, delle quali L. 15 sono a carico dell'agente, padre dell'alunno, e L. 25 stanno a carico dell'Amministrazione e rappresentano il sussidio d'istruzione da essa accordato all'agente a favore di ciascun figlio.

Digitized by Google

L'ammontare delle integrali rette mensili di L. 40 per alunno viene corrisposto all'Istituto direttamente dall'Amministrazione ferroviaria la quale pertanto si rimborsa dell'importo della quota parte di retta che deve stare a carico dell'agente (L. 15 mensili) praticando la corrispondente ritenuta sulle di lui competenze.

Il pagamento di tali corrispettivi si fa dall'Amministrazione all'istituto *in quattro rate trimestrali anticipate*, di cui la I al 1° ottobre; la II al 1° gennaio; la III al 1° aprile e la IV al 1° luglio. Per contro la trattenuta di cui sopra a carico dell'agente si pratica *di mese in mese posticipatamente.*

Ne segue che tali trattenute mensile di L. 15 devono applicarsi *per periodi indivisibili di tre mesi l'uno*, decorribili dalle competenze di ottobre; e ciò fino a totale ricupero della corrispondente rata trimestrale anticipatamente pagata dall'Amministrazione, di guisa che per ognuna di queste rate trimestrali, si praticheranno tre trattenute mensili di L. 15 l'una.

Art. 10.

Salvo i casi previsti al successivo articolo 11, il pagamento della integrale retta di L. 40 si intende dovuto al Collegio per intero periodo di 12 mesi decorribili dalla data dell'apertura dell'anno scolastico (1° ottobre), compresovi quindi il periodo delle vacanze scolastiche finali.

Durante le dette vacanze però sarà in facoltà della famiglia dell'alunno di lasciare il medesimo nel Collegio; e viceversa sarà escluso ogni diritto a riduzione di retta per quel qualunque periodo delle vacanze stesse durante il quale la famiglia, nei limiti concessi dalle norme disciplinari vigenti in materia nel Collegio, credesse di richiamare presso di sè l'alunno.

Anche nel caso in cui la famiglia, appena ultimato l'anno scolastico ed iniziate le vacanze finali intendesse di richiamare presso di sè definitivamente l'alunno, non si farà luogo ad alcuna rifusione nè totale, nè parziale della IV rata trimestrale pagata anticipatamente dall'Amministrazione, la quale quindi continuerà a praticare, la ritenuta mensile di L. 15, a carico dell'agente.

Digitized by Google

Art. 11.

Se nel corso dell'anno scolastico pel quale fu conferito il sussidio, l'alunno fosse espulso dal Collegio, o venisse a morire, ovvero l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, per essere avvenuto un trasferimento del padre in località non ammessa al beneficio del sussidio od il trasferimento ad una categoria di personale esclusa dal beneficio stesso, o il di lui collocamento a riposo o la di lui destituzione o la di lui morte o per qualsiasi altra circostanza, trovasse di far luogo alla sopressione definitiva del sussidio di istruzione prima della fine dell'anno scolastico, il pagamento della retta di L. 40 si intende solamente dovuto a tutto il trimestre la cui rata anticipata è già stata pagata, e le ritenute mensili verranno quindi praticate solamente fino al totale ricupero della quota parte di detta retta trimestrale che va a carico dell'agente.

Parimenti nel caso in cui la famiglia ritirasse presso di sè definitivamente l'alunno, si intenderà dovuto il pagamento nella retta mensile di L. 40 (e si faranno le corrispondenti ritenute all'agente) pel solo trimestre la cui rata anticipata già venne a maturarsi, quando tale richiamo si verificasse nel corso dei primi otto mesi dall'anno scolastico (dal 1° ottobre al 30 maggio). Qualora invece il richiamo avesse luogo posteriormente e cioè dal 1° giugno al 30 settembre, si intenderà dovuto (e si faranno le corrispondenti trattenute all'agente) oltre che il pagamento della rata riferentesi al terzo trimestre, anche quella riguardante il quarto.

Art. 12.

Oltre la quota di retta mensile di cui all'art. 9, stanno a totale carico dell'agente, padre dell'alunno, le spese per il pagamento delle tasse scolastiche a forma dei regolamenti scolastici in vigore per le scuole secondarie classiche e tecniche governative, quanto alla istruzione elementare intesa come gratuita, restano a carico dell'agente il pagamento della tassa stabilita dalla legge 8 luglio 1904, n. 407.

Digitized by Google

Devono pure rimanere a carico dell'agente, le spese accessorie sostenute per i seguenti titoli:

1° per acquisto di libri di testo;

2° per acquisto di medicinali;

3° per risarcimento danni eventualmente arrecati dall'alunno (indipendentemente dall'uso ragionevole degli oggetti affidatigli) al mobilio, ai locali, alle suppellettili, ed alla proprietà in genere dell'Istituto.

A tale scopo l'agente dovrà tenere un deposito a conto corrente di L. 30, da' rinnovarsi quando ce ne sarà il bisogno.

Per il rimborso delle spese accessorie sopra specificate il Collegio terrà un conto corrente per ogni alunno onde poter regolare le corrispondenti partite direttamente colle famiglie, giacchè l'Amministrazione ferroviaria per tutto quanto si riferisce alle tasse scolastiche ed altre spese accessorie, non si assume alcuna ingerenza, non intendendo essa di accordare alle famiglie altro concorso finanziario all'infuori di quello costituito dal sussidio d'istruzione pari e lire 25 mensili per ogni alunno.

Art. 13.

Rimangono invece a carico del Collegio le spese accessorie da sostenersi pei seguenti titoli: per gli oggetti di cancelleria — per la manutenzione ordinaria (lavatura, stiratura e rammendatura) dei capi di corredo (biancheria personale e da letto, maglie ed abiti) — per l'assistenza medica speciale regime dietetico (esclusi i farmachi) prescritto in caso malattia — per il lume, il servizio, il sapone, il lucido ed affini.

Il Collegio provvederà inoltre a proprio carico (l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato concorrendovi con una quota fissa annua di L 500) a fornire ed a mantenere ad ognuno dei convittori ammessi una lettiera in ferro con pagliericcio, un materasso con crine vegetale, un guanciale di bambage, nonchè il mobilio necessario e cioè un comodino completo, un armadietto o cassettone, due seggiole ed un attaccapanni di uso personale.

Digitized by Google

Art. 14.

I capi di corredo di cui debbono essere provvisti i convittori sono quelli indicati nell'unito elenco (allegato *C*).

Quanto al corredo si avvertono i concorrenti che è loro obbligo non solo di fornirlo al completo ed in buono stato conforme è prescritto, ma altresì di provvedere alle successive sostituzioni degli oggetti logorati dall'uso, essendochè al Collegio incombe solamente l'obbligo della *manutenzione ordinaria* e non della rinnovazione dei capi di corredo.

Ogni alunno verrà poi fornito dal Collegio *a spese della famiglia,* di due blouses.

Per la fornitura di queste come pure per le due uniformi di cui il citato allegato *C,* le famiglie dovranno prendere gli opportuni accordi direttamente col Collegio.

Si rammenta poi in modo speciale che ogni singolo alunno deve essere fornito, come è prescritto, di pettini e spazzole esclusivamente per uso personale e da non prestarsi mai ad altri.

Si previene pure ad ogni buon fine, che chi si presentasse al Collegio non provvisto al completo del prescritto corredo, potrà essere escluso dal beneficio del sussidio d'istruzione.

Art. 15.

Il trattamento dietetico cui avranno diritto gli alunni ammessi al Collegio di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione, consterà di *tre* pasti al giorno, così costituiti:

1° — *Colazione.* — Caffè e latte e pane;

2° — *Pranzo.* — Minestra, pietanza con contorno, frutta, pane a volontà e vino;

3° — *Cena.* — Pietanza con contorno, insalata o frutta, pane a volontà e vino.

La diminuzione del vitto come misura punitiva non potrà essere applicata che a termini del Regolamento disciplinare del Collegio approvato dall'Amministrazione e non potrà verificarsi che sul vino o sulla frutta.

Digitized by Google

Art. 16.

Indipendentemente dalla visita che ogni alunno, prima dell'ammissione al Collegio deve subire da parte del sanitario dell'amministrazione addetto al reparto dove ha sede la sua famiglia per il rilascio del certificato di cui alla lettera *d*) dell' art. 4, rimane prescritto che tutti indistintamente gli alunni, sia all'atto del loro primo ingresso nel Collegio, sia ogni qualvolta vi ritornino dopo essere stati, anche per poco tempo, in famiglia per malattia, ovvero per vacanze lungo l'anno o durante l'autunno, dovranno subire una visita sanitaria da parte del medico del Collegio.

Art. 17.

Il sussidio d'istruzione può essere *temporaneamente sospeso* o *definitivamete soppresso* a seconda dei casi.

Alla temporanea sospensione del sussidio si può far luogo su proposta della Direzione dell'Istituto e per periodo di breve durata nel corso dell'anno scolastico, in confronto degli alunni che si rendano demeritevoli per cattiva condotta, o poco studio, o che incorrano nella misura punitiva della sospensione temporanea dalla scuola, ovvero per altri seri motivi.

Durante la sospensione del sussidio d' istruzione da qualunque causa provocata, compresa quella della sospensione temporanea dalla scuola, l'alunno continuerà a rimanere nel Collegio come convittore senza veruna riduzione della retta mensile, e il pagamento di questa resta a totale carico della famiglia proporzionalmente alla durata della sospensione del sussidio.

Si fa luogo alla soppressione definitiva del sussidio nei seguenti casi:

1° — quando l'alunno per demeriti disciplinari di studio o di qualsiasi altro genere, incorra nella *espulsione* dalla scuola o dal Collegio;

2° — di massima quando l'alunno non abbia conseguito nelle sessioni di luglio e di ottobre la promozione alla classe superiore, e sempre in ogni modo ove si trattasse di alunno ripetente;

Digitized by Google

3° — quando l'agente fruente del sussidio sia trasferito in località non ammessa al beneficio o passi ad una categoria di personale che ne è esclusa, o venga collocato a riposo, o sia destituito o muoia.

La soppressione del sussidio ha effetto non solo per tutto l'anno scolastico in corso ma anche oltre l'anno stesso, qualora si conservasse l'istituzione dei sussidi d'istruzione.

Di massima però nei casi previsti al n. 3 sarà continuato il sussidio d'istruzione fino al compimento dell'anno scolastico in corso; subordinatamente però alla condizione, pei casi di quiescenza, di destituzione e di morte, che l'agente o la famiglia del giovane offrano valida garanzia per il pagamento delle rimanenti rate.

In caso di sospensione o privazione del sussidio, l'Amministrazione ferroviaria informerà tosto i parenti del giovane.

Art. 18.

A maggior incremento della disciplina e degli studi l'Amministrazione ferroviaria concederà come nei decorsi anni alcuni premi speciali agli alunni che si saranno maggiormente distinti per buona condotta, diligenza e profitto.

N. B. — Si avverte per norma che le riduzioni di retta concesse dal Convitto a più fratelli (in base all'art. 35 del suo Regolamento organico) non sono applicabili agli alunni sussidiati.

Digitized by Google

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 11v -1910.

ELENCO

delle località i cui Agenti delle categorie prestabilite possono concorrere al conseguimento dei sussidi d'istruzione per l'ammissione nel Collegio di Veroli.

Linea Pisa-Roma.

Collo Salvetti — Fauglia — Orciano — Santa Luce — Rosignano — Vada — Cecina — Bibbona — Castagneto — S. Vincenzo — Campiglia Marittima — Follonica — Gavorrano — Vignale Ritorto — Giuncarico — Montepescali — Alberese — Talamone — Albegna — Chiarone — Montalto — Palidoro — Maccarese — Ponte Galera — Bolgheri — Scarlino — Ripescia — Roselle — S. Agostino Corneto.

Linea Ponte Galera-Fiumicino.

Fiumicino.

Linea Cmpiglia-Piombino.

Poggio all'Agnello — Porto Vecchio — Piombino.

Linea Cecina-Volterra.

Riparbella — Ponte Ginori — Casino di Terra — Volterra.

Linea Empoli-Chiusi.

Poggibonsi — Asciano — Lucignano — Sinalunga — Torrita — Montepulciano — Chianciano.

Linea Asciano-Grosseto.

S. Giovanni d'Asso — Torrenieri — Monte Amiata — S. Angelo Cinigiano — Monte Antico — Paganico — Roccastrada — Sticciano.

Linea Attigliano-Viterbo.

Spicciano — Grotte S. Stefano — Montefiascone.

Linea Orte-Terni.

Nera Montoro — Narni.

Digitized by Google

Linea Roma-Chiusi.

Settebagni — Monte Rotondo — Fara Sabina — Poggio Mirteto — Stimigliano — Civitacastellana — Gallese — Orte — Bassano Teverina — Attigliano — Alviano — Castiglione Teverina — Allerona — Ficulle — Città della Pieve.

Linea Roma-Napoli.

Monte Compatri — Zagarolo — Palestrina — Labico — Valmontone — Segni Pagliano — Anagni — Sgurgola — Morolo — Ferentino — Ceccano — Pofi Castro — Ceprano — Isoletta — Roccasecca — Aquino Pontecorvo — Rocca d' Evandro — Mignano — Tora Presenzano — Caianello Vairano — Riardo — Pignataro — Cassino.

Linea Roma Termini-Terracina.

Cecchina — Giulianello — Frasso — Cori — Cisterna — Norma — Ninfa — Sermoneta — Sezze — Piperno — Sonnino — Terracina.

Linea Roccasecca-Avezzano.

Arce — Fontana — Arpino — Isola Liri — Sora — Balsorano — Capistrello — Civita d'Antino — Civitella Roveto — S. Vincenzo.

Linea Sparanise-Gaeta.

Maiorisi — Carinola — Cascano — Sessa Aurunca — Cellole Fasani — Castelforte — Minturno — Formia.

Linea Velletri-Segni Paliano.

Ontanese — Artena-Valmontone.

Linea Caianello-Isernia.

Presenzano — Sesto Campano — Capriati al Volturno — Roccavindola Monteroduni — S. Agapito Longano — Venafro.

Linea Cancello-Benevento.

Montoro — Solofra — Serino.

Linea Rocchetta S. Antonio-Avellino.

Rocchetta S. Venere — Pisciolo — Monteverde — Aquilonia — Monticchio — Rapone Ruvo — Calitri PP. — Cairano — Conza Andretta — Morra — Lioni — S. Angelo dei Lombardi — Nusco — Bagnoli Irpino — Montella —

Digitized by Google

Cassano Irpino — Monte Marano — Castelfranci — Paternopoli — Luogosano S. Mango — Taurasi — Lapio — Montemiletto — Montefalcione — Parolise — Salsa Irpina.

Linea Napoli-Brindisi.

Persano — Contursi — Buccino — Ponte S. Cono — Romagnano Vietri — Balvano — Bellamuro — Baragiano — Picerno — Tito — Vaglio — Brindisi di Montagna — Trivigno — Albano di Lucania — Campomaggiore — Calciano Tricarico — Grassano Garaguso — Salandra Grottole — Ferrandina — Pisticci — Bernalda — Ginosa — Chiatona — Monteiasi — Grottaglie — Francavilla — Oria — Latiano — Mesagne — Montecorvino.

Linea Salerno-Sanseverino.

Fratte — Pellezzano — Baronissi — Fisciano.

Linea Battipaglia-Reggio.

Battipaglia — S. Nicola Varco — Albanella — Capaccio — Pesto — Ogliastro Cilento — Agropoli — Torchiara — Rutino Omignano — Castelnuovo Vallo — Casalvelino — Ascea — Pisciotta S. Mauro — Centola — Celle di Bulgheria — Torre Orsaia — Policastro — Capitello — Vibonati — Sapri — Acquafredda — Maratea — Praia — Casaletto — Scalea — Verbicaro — Grisolia C. — Cirella — Diamante — Belvedere — Capo Bonifati — Cetraro Acquappesa — Guardia Piemontese — Fuscaldo — Paola — S. Lucido — Fiumefreddo B. — Longobardi — Belmonte — Amantea — Serra — Nocera T. — Falerna — S. Eufemia M. — S. Eufemia B. — S. Pietro a Maida — Curinga — Francavilla Angitola — Pizzo — Monteleone — Briatico — Parghelia — Tropea — Ricadi — Joppolo — Nicotera — Rosarno — Gioia T. — Palmi — Bagnara — Favazzina — Scilla — Cannitello — Catona — Gallico — Archi Reggio.

Linea S. Eufemia-Corace.

S. Biase — Nicastro — Feroleto — Marcellinara — Settingiano — Corace.

Linea Sicignano-Lagonegro.

Sicignano — Galdo — Petina — Auletta — Polla — Atena — Sala Consilina — Sassano Teggiano — Padula — Montesano Casalbuono — Lagonegro.

Linea Metaponto-Reggio.

Metaponto — S. Basilio Pisticci. — Montalbano Jonico — Policoro — Nova Siri — Rocca Imperiale — M. Giordano — Roseto — Amendolara — Trebisacce — Torre Cerchiara — Corigliano — Rossano — Mirto Crosia — S. Giacomo

Digitized by Google

— Pietrapaola — Campana — Cariati — Crucoli — Cirò — Torre Melissa — Strongoli — Cotrone — Pudano — Cutro — Isola Capo Rizzuto — Rocca Bernarda — Botricello — Cropani — Sellia — Simmeri e Crichi — Catanzaro Marina — Squillace — Montauro — Soverato — S. Sostene — S. Andrea — Badolato — S. Caterina Ionica — Guardavalle — Monasterace — Riace — Caulonia — Ruccella — Gioiosa Ionica — Siderno — Gerace — S. Ilario — Ardore — Bovalino — Bianconovo — Brancaleone — Palizzi — Bova — Amendolea — Melito — Saline — Lazzaro — Pellaro - S. Gregorio.

Linea Sibari-Cosenza-Pietrafitta.

Sibari — Cassano al Ionio — Spezzano Castrovillari — Tarsia — S. Marco Roggiano — Mongrassano Cervicati — Torano Lattarico — Acri Bisignano — Montalto Rose — Rende S. Fili — Pedace — Pietrafitta.

Linea Bologna-Foggia-Brindisi-Gallipoli.

S. Arcangelo di Romagna — Galleria Cattolica — Mondolfo Marotta — Montemarciano — Varano — Osimo Castelfidardo — Loreto — Porto Recanati — Potenza Picena — Porto Civitanova — S. Elpidio a Mare — Porto S. Giorgio — Pedaso — Cupramarittima — Grottammare — S. Benedetto del Tronto — Porto d'Ascoli — Tortoreto Nereto — Giulianova — Montepagano Rosburgo — Atri Mutignano — Silvi — Montesilvano — Castellamare Adriatico — Pescara — Francavilla a Mare — Torre Foro — Ortona a Mare — S. Vito Lanciano — Fossâcesia — Torino di Sangro — Casal Bordino — Lebba — S. Salvo — Montenero di Bisaccia — Termoli — Campomarino — Chienti Serracapriola — Ripalta — Lesina — Poggio Imperiale — Apricena — Motta di Foggia — Arpi — Incoronata — Ortanova — Cerignola — Candida — Trinitapoli — Ofantino — Margherita di Savoia — S. Spirito Bitonto — Noicottaro — Mola di Bari — Cisternino — Carovigno — S. Vito d'Otranto — Tuturano — S. Pietro Vernotico — Squinzano — Trepuzzi — Surbo — S. Cesario — S. Donato — Galugnano — Sternatia — Zollino — Soleto — Galatone Nardò Centrale — S. Nicola — Alezio.

Linea S. Benedetto-Ascoli Piceno.

Monteprandone — Monsampolo — Spinetoli Colli — Offida Castel di Lama Marino del Tronto.

Linea Giulianova-Teramo.

Mosciano S. Angelo — Notaresco — Bellante Ripattone — Castellalto Canzano.

Digitized by Google

Linea Castellamare-Sulmona.

Manoppello — Alanno — Tocco Castiglione — Bussi — Popoli — Pentima — Pratola Peligna.

Linea Sulmona-Terni.

Roiano — Beffi — Molina — Acciano — Fontecchio — Fagnano Campana — Sassa Tornimparte — Vigliano — Sella di Corno — Rocca di Corno — Rocca di Fondi — Antrodoco — Castel S. Angelo — Cittaducale — Contigliano — Greccio — Piediluco — Marmore — Stroncone.

Linea Zollino-Otranto.

Corigliano — Bagnolo Otranto.

Linea Foggia-Potenza.

Ordona — Ascoli Satriano — Candela — Rocchetta S. Antonio — Forenza — Castellagoposole — Pietragalla — Avigliano.

Linea Rocchetta-Spinazzola.

S. Nicola di Melfi — Rapolla Lavello — Venosa — Palazzo S. Gervasio — Spinazzola.

Linea Sulmona-Isernia.

Carpinone — Pettoranello — Sessano Civitanova — Pescolanciano Chiauci — Carovilli Agnone — Vastogirardi — S. Pietro Avellana — Castel di Sangro — Montenero Valcocchiara — Alfedena Scontrone — S. Ilario Sangro — Roccaraso — Rivisondoli Pescocostanzo — Palena — Campo di Giove — Cansano Pettorano sul Gizio.

Linea Isernia-Campobasso.

Guardiaregia — Campochiaro — S. Polo Maltese — Boiano — S. Massimo — Cantalupo — S. Angelo di Grotte.

Linea Spinazzola-Gioia del Colle.

Poggio Orsini — Casale d'Altamura — S. Eramo.

Linea Foggia-Manfredonia.

Amendola — Fontanarosa — Manfredonia.

Digitized by Google

Linea Bari-Taranto.

Modugno — Bidetto — Grumo — — Acquaviva — S. Basilio Mottola — Castellaneta — Palagianello — Palagiano Mottola — Massafra.

Linea Barletta-Spinazzola.

Canne — Canosa — Minervino — Acquatetta.

Linea Lecce-Francavilla.

Novoli — Carmiano — Montironi — Copertino — Nardò Città — Campi Salentino — Salice — Guagnano — S. Pancrazio — Erchio Torre S. Susanna — Avertana — Sava — Manduria.

Linea Napoli-Benevento-Foggia.

Solopaca — S. Lorenzo Maggiore — Vitulano — Paduli — Apice S. Arcangelo — Montecalvo — Ariano — Pianerottolo — Savigliano Greci — Montaguto Panni — Orsara di Puglia — Bovino — Giardinetto — Cervaro.

Linea Benevento-Campobasso-Termoli.

Pietralcina — Pescolamazza — Fragneto Monforte — Campolattaro — Pontelandolfo — Morcone — S. Croce del Sannio — Sepino — S. Giuliano del Sannio — Vinchiaturo — Baranello — Ripalimosani — Matrice Montagano — Campolieto Monacilioni — Ripabottoni S. Elia — Bonefro S. Croce — Casacalenda — Ururi Rotello — S. Martino in Pensilis — Guglionesi P. Cannone.

Linea Canicattì-Licata.

Lelia — Campobello — Favorotta S. Oliva.

Linea Noto-Siracusa-Licata.

Falconara — Butera — Dirillo — Biscari — Donnafugata — Sampieri.

Linea Valsavoia-Caltagirone.

Leone Fildidonna — Mineo — Vizzini — Grammichele.

Linea Cerda-Messina

Bonfornello — Campofelice — Lascari — Castelbuono — Pollina — San Stefano di Camastra — Tusa — Caronia — S. Gratello Acquedolci — S. Agata di Militello — S. Marco d' Alunzio — Zappulla — Naso Capo d' Orlando — Brolo Ficarra — Piraino — Gioiosa — S. Giorgio — Oliveri — Falcone — Furnari — Castroreale — Bagni — S. Filippo Archi — S. Lucia — Scala — Venetico Spadafora — S. Martino — Rometta — Saponara Bauso — Gesso.

Digitized by Google

Linea Palermo–P. Empedocle.

Cerda — Sciara — Causo — Montemaggiore — Roccapaiumba — Lercara — Castronovo — Cammarata — Acquaviva — Sutera — Campofranco — Comitini — Aragona Caldare.

Linea Roccapalumba–S. Caterina Xirbi.

Marcatobianco — Valle d'Olmo — Vallelunga — Villalba — Marianopoli — Mimiani — S. Caterina.

Linea S. Caterina Xirbi–P. Empedocle.

Castrofilippo — Racalmuto — Grotte — Comitini.

Linea S. Caterina Xirbi–Catania.

Imera — Villarosa — Castrogiovanni — Leonforte — Assoro — Raddusa — Saraceni — Catenanuova — Muglia — Sferro — Gerbini — Portiere Stella — Simeto — Motta — S. Martino Piana — Bicocca.

Linea Palermo–Marsala–Trapani.

Capaci — Carini — Cinisi — Lo Zucco — Trappeto — Balestrate — Gibellina — S. Ninfa — Campobello — S. Nicola di Mazzara — Bambina — Ragattisi — Marusa — Paceco.

Digitized by Google

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 11V - 1910.*

Io sottoscritto (1) .... residente a ....
riferendomi alla mia istanza del .... diretta ad ottenere l'ammissione di mio figlio (2) .... al Collegio di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione, rilascio a corredo della istanza stessa ed a termini dell'art. 4 dell' Ordine di Servizio N. 11V - 1910, la presente dichiarazione colla quale intendo:

1° di formalmente obbligarmi a provvedere alla somministrazione del corredo prescritto pel giovane nel caso in cui il medesimo ottenga l'ammissione: nonchè di provvedere alle successive sostituzioni dei capi del corredo stesso che fossero logorati dall'uso;

2° di formalmente autorizzare l'Amministrazione ferroviaria da cui dipendo a praticare sulle mie competenze una ritenuta mensile di L. 15, pari all' importo della quota parte della retta che deve stare a mio carico e per lo intero periodo di 12 mesi decorribili dal 1° ottobre:

3° di formalmente certificare che posseggo completa ed esatta conoscenza delle condizioni tutte risultanti dal succitato Ordine di Servizio, che disciplinano l'ammissione al beneficio del sussidio d' istruzione, tanto rispetto a rapporti e agli impegni che, ottenendolo, verrò a contrarre con l'Amministrazione ferroviaria, quanto nei riguardi dei doveri e dei diritti che verrò ad avere verso il Collegio di Veroli e di obbligarmi a soddisfare alle condizioni stesse, senza veruna restrizione.

(Il postulante)

(1) Qualifica, nome e cognome.
(2) Nome.

Digitized by Google

Allegato C all'Ordine di Servizio N. 11v-1910.

ELENCO

degli effetti di corredo di cui debbono essere provvisti, a cura e spese delle rispettive famiglie, i giovani ammittendi al Collegio-Convitto di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione.

N. 4 Lenzuola
» 2 Sovracoperte bianche
» 3 Foderette
» 7 Camicie di cui 5 per il giorno e 2 per la notte
» 5 Paia mutande
» 2 Camicie di flanella o maglie
» 8 Paia calze
» 6 Fazzoletti bianchi
» 6 Fazzoletti colorati
» 6 Solini
» 3 Asciugamani
» 3 Tovaglioli
» 3 Paia scarpe
» 2 Uniformi
» 1 Cappotto
» 1 Posata di pakfong
» 1 Ombrello
» – Pettini e spazzole per esclusivo uso personale
» – Coperte secondo stagione

Digitized by Google

Anno III - N. 33.

18 Agosto 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Roma, agosto 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 212 (SERVIZIO VIII).

Tariffa speciale n. 9 G. V.

Col giorno 16 agosto 1910, il prezzo stabilito dalla tariffa speciale n. 9 G. V. e dalla corrispondente tariffa speciale interna sicula, per il trasporto dei giornali è ridotto da L. 0.1508 a L. 0.10 per ogni chilogramma o frazione di chilogramma, fermo restando il prezzo minimo di L. 0.30 per ogni spedizione.

Opportuna modificazione deve quindi essere fatta nel prospetto dei prezzi delle dette tariffe speciali.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 213. (SERVIZIO VII).

Servizio cumulativo fra le Ferrovie Suzzara-Ferrara e Rezzato-Vobarno.

A datare dal 16 agosto 1910 viene attivato il servizio cumulativo per i trasporti di merci a G. V., P. V. A. e P. V. O. di bestiame, veicoli, numerario, carte-valori ed oggetti preziosi, fra le Ferrovie Suzzara-Ferrara e Rezzato-Vobarno, in quanto, beninteso, le stazioni delle rispettive Amministrazioni, sieno abilitate ai trasporti suddetti.

Per l'eseguimento e la tassazione dei trasporti, l'applicazione delle tasse minime, diritti fissi, ecc., valgono le disposizioni in vigore rispettivamente per il servizio cumulativo con le suaccennate Amministrazioni, restando inteso che per i trasporti di cui trattasi deve essere sempre riscosso il diritto fisso supplementare a favore della Rete dello Stato, quale Amministrazione intermedia.

Analoghe aggiunte saranno da introdursi nelle pubblicazioni riflettenti i servizi cumulativi con le Amministrazioni secondarie.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 214. (Servizio VIII).

Biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 106-1910).

In aumento alle serie dei biglietti di abbonamento speciali di cui è fornita la stazione di Venezia S. L., e la locale Agenzia A. M. F., sono state aggiunte le Serie I e VIII a partire dal 10 agosto 1910.

Corrispondente annotazione deve quindi essere apportata nell'allegato *B* all'ordine di servizio N. 106-1910.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 215. (Servizio VIII).

Tariffa eccezionale N. 1059 P. V.

(Vedi ordine di Servizio N. 268-1908).

Dal 20 agosto 1910, la tariffa eccezionale N. 1059 P. V. serie B viene estesa ai trasporti di *legname greggio in assami preparati per doghe e pertiche spaccate rifesse per cerchi da botti,* in partenza dalle stazioni di Spezzano Castrovillari e di Scalea.

Per conseguenza, nella intestazione della detta serie di tariffa, devono essere aggiunte, alla sede opportuna, le indicazioni delle nominate stazioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 216. (SERVIZIO VIII).

Tariffa eccezionale N. 1062 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 179-1910).

Col 20 agosto 1910 la tariffa eccezionale N. 1062 P. V., serie *B* e *C*, viene estesa ai trasporti di *fieno* e *paglia comune* in partenza dalla stazione di S. Severo.

Per conseguenza, nella intestazione delle serie *B* e *C* della eccezionale predetta, deve essere aggiunta, alla sede opportuna, la indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 217. (SERVIZI VII e XI).

Apertura all'esercizio di un fascio di binari presso la stazione di Catanzaro Marina e modificazione dei segnali lato Reggio della stazione stessa.

Dalle ore 14 del giorno 20 agosto 1910 verrà aperto all'esercizio il nuovo fascio di binari per deposito e riordino carri impiantato a sinistra della linea Taranto-Metaponto-Reggio C., fra le stazioni di Catanzaro Marina e di Squillace, ed allacciato alle due sue estremità col binario di corsa mediante due deviatoi in corrispondenza alle progressive Km. 295+400 quello verso la prima, e Km. 296+134,80 quello verso la seconda di dette stazioni, incontrati di punta rispettivamente dai treni dispari e pari.

I detti deviatoi sono assicurati con fermascambi Rizzi opportunamente collegati ai segnali di partenza e di arrivo a Catanzaro M. e al nuovò fascio.

Il segnalamento del nuovo fascio e della stazione di Catanzaro Marina, verso Squillace sarà così costituito:

a) *per i treni in arrivo,* da un semaforo di terza categoria che precede a m. 901 un semaforo a due ali di 1ª cate-

Digitized by Google

goria posto a m. 248 dalla punta del deviatoio di accesso al fascio: l'ala superiore comanda ai detti treni diretti alla stazione e l'altra ai treni diretti al fascio;

semaforo ad un'ala di 1ª categoria a m. 729 dalla punta del deviatoio estremo della stazione, preceduto da segnale di avviso accoppiato all'ala superiore del predetto semaforo a due ali;

b) *pei treni in partenza,* da due semafori ad un'ala, di cui uno in corrispondenza al deviatoio estremo comanda ai treni in partenza dalla stazione, e l'altro a m. 110 dalla punta del deviatoio verso Squillace, ai treni in partenza dal fascio;

c) *per le manovre dalla stazione al fascio e viceversa,* rispettivamente da un dischetto basso a m. 7 dalla punta del deviatoio estremo della stazione e da altro dischetto basso a m. 152 dalla punta del deviatoio d'allacciamento col binario di corsa.

Eccetto il segnale di partenza del fascio, che si trova a sinistra, tutti gli altri segnali sono collocati a destra dei treni cui comandano.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7 del Compartimento di Reggio Calabria.

Ordine di Servizio N. 218. (Servizi VII e XI).

Attivazione del doppio binario sul tratto Forlì-Forlimpopoli.

Dalle ore 12 del 1° settembre 1910 verrà attivato il doppio binario sul tratto Forlì-Forlimpopoli della linea Bologna-Ancona.

Con l'attivazione del doppio binario, i segnali delle stazioni di Forlì e Forlimpopoli verranno modificati come appresso;

Il semaforo di 3ª categoria e il disco di 1ª categoria della stazione di Forlì, lato Forlimpopoli, verranno soppressi sostituendoli con un segnale a disco di 2ª categoria posto a sinistra dei treni in arrivo, e a metri 1038 dall'asse del F. V.

Digitized by Google

Il segnale a disco di 2ª categoria della stazione di Forlimpopoli, lato Forlì, verrà spostato da destra a sinistra dei treni in arrivo, senza variarne la distanza rispetto all'asse del F. V., che è di m. 1318; quello verso Cesena verrà trasformato in segnale di 1ª categoria facendolo precedere a m. 800 da un semaforo di 3ª categoria posto come il corrispondente segnale di 1ª a destra dei treni in arrivo.

La stazione di Forlimpopoli disporrà di un binario delle precedenze per i treni pari e di un altro per i treni dispari aventi la lunghezza utile di m. 550 il primo e di m. 530 il secondo.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, del Compartimento di Ancona.

Ordine di Servizio N. 219. (Servizio IV).

Indennità agli agenti in servizio a Messina e sulla tratta « Rosarno-Reggio Calabria-Melito-Porto Salvo ».

L'on. Consiglio di Amministrazione, nell'adunanza del 14 luglio 1910, ha deliberato:

1° che agli agenti di ruolo ed agli avventizi in servizio continuativo, che prestano servizio a Messina ed a Reggio Calabria, sia corrisposta dal 1° luglio 1910 a tutto il 30 giugno 1911 e per le sole giornate di presenza in servizio, un'indennità pari ai 2|5 della indennità regolamentare di trasferta ed in ogni caso non inferiore a L. 40 mensili;

2° che agli agenti di ruolo ed agli avventizi in servizio continuativo che prestano servizio nella tratta Rosarno-Reggio Calabria (esclusa)-Melito-Porto Salvo, sia corrisposta dal 1° luglio 1910 a tutto il 30 giugno 1911 e per le sole giornate di presenza in servizio una indennità di L. 40 mensili,

---

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 220. (Servizio VIII.)

Servizio Italo Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 201-1910).

Alla data del 15 agosto 1910 la stazione di Osterode a. H. viene ammessa alla tariffa eccezionale n. 25 P. V., con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

		a	b	c	d
		5 tonn.	10 tonn.	5 tonn.	10 tonn.
Osterode a. H.	Pino . . .	6.12	5.32	6.12	4.70
	Chiasso . .	6.39	5.54	6.39	4.95
	Peri . . .	6.32	5.35	6.32	4.41

Il nome di detta stazione coi relativi prezzi sarà da annotarsi a pagina 626 della detta tariffa eccezionale, ristampata col 24 Supplemento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 68. (Servizio VII).

Permessi d'entrata nelle stazioni.

A datare dal 23 luglio 1910, le stazioni di Ardenza, Antignano e Castiglioncello, della linea Livorno-Vada, sono state ammesse alla vendita dei biglietti d'ingresso di 2ª categoria, sotto l'osservanza delle norme in vigore.

per Il Direttore Generale
R. RINALDI.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 12.v (SERVIZIO VIII).

Viaggi alle stazioni termali ed al mare.

(Vedi Ordine di Servizio N. 6v-1910).

Nell'elenco delle stazioni termali di cui l'ordine di servizio N. 6v - 1910, aggiungere la stazione di Varallo Sesia.

per Il Direttore Generale
R. RINALDI.

Digitized by Google

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o **ad una** Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4,00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . „ 8,00

Digitized by Google

ANNO III - N. 34. 25 AGOSTO 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Per memoria.

Roma, agosto 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C.75

Digitized by Google

Errata-Corrige

Negli allegati alle Circolari N. 65 e 66-1910 (*Boll. 30*) nella intestazione delle colonne 6, 7, 9, 10 e 11, leggasi: « *Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.* ».

Digitized by Google

Regio Decreto *N. 567 del 21 luglio 1910 che approva la riduzione del prezzo stabilito dalla tariffa speciale N. 9 G. V. per il trasporto dei giornali* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visti gli articoli 38 e 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429;
Visto il parere dato dal Consiglio generale del traffico;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, d'accordo coi ministri, segretari di Stato pel tesoro e per l'agricoltura, industria e commercio;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il prezzo della tariffa speciale n 9 G. V. per il trasporto dei giornali è ridotto da L 0,1508 a L. 0,10 per ogni chilogramma o frazione di chilogramma. Il prezzo minimo per ogni spedizione è mantenuto fermo in L. 0,30.

Tale modificazione di tariffa entrerà in vigore, in via di esperimento per un anno, dal 16 agosto 1910.

Art. 2.

Il presente decreto, dopo l'anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, N. 194 del 20 agosto 1910.

Digitized by Google

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 21 luglio 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI — RAINERI — TEDESCO — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli:* FANI.

Digitized by Google

R. DECRETO *del 7 aprile 1910 che regola la nomina e determina il numero e le attribuzioni dei Commissari militari delle ferrovie.*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il R. Decreto 8 luglio 1900 sulle nomine e sulle attribuzioni dei Commissari militari per le ferrovie;

Visto il testo unico delle leggi sull'ordinamento del Regio Esercito e dei servizi dipendenti dall'Amministrazione della Guerra, approvato con R. Decreto del 14 luglio 1908, n. 525;

Sulla proposta dei nostri Ministri Segretari di Stato per gli affari della guerra e dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I Commissari militari per le ferrovie, di cui all'art. 57 del testo unico sopraindicato, potranno essere al massimo nove e saranno nominati tra gli Ufficiali superiori di qualsiasi arma dell'esercito permanente, sulla proposta del Ministero della guerra.

Art. 2.

I Commissari militari delle ferrovie sono gli organi del Ministero della Guerra, e per esso del Comando del Corpo di Stato Maggiore, nei rapporti colle Amministrazioni ferroviarie, per quanto si riferisce all'impiego delle ferrovie nei trasporti militari. È inoltre compito dei Commissari militari delle ferrovie di fornire al Comando del Corpo di Stato Maggiore i dati e le notizie che possono giovare al regolare servizio dei trasporti

Digitized by Google

anzidetti tanto in guerra che in tempo di pace, tenendosi a giorno delle innovazioni, delle modificazioni e dei miglioramenti che vengono di mano in mano apportati alle linee, agli scali, al materiale fisso e al materiale mobile ed infine alle norme di servizio per la rete ferroviaria.

Alcuni dei Commissari mititari delle ferrovie, sono nominati Capi delle Commissioni militari di linea ed in questa posizione, hanno inoltre le seguenti speciali attribuzioni:

I. In tempo di pace:

a) la sorveglianza diretta delle operazioni di carico e scarico; e, intervenendo nella composizione dei treni militari, la sorveglianza dei treni stessi durante la loro marcia;

b) lo studio di tutte le risorse ferroviarie dello Stato e la raccolta dei dati tecnici e statistici relativi alla potenzialità delle linee e delle stazioni, nonchè al materiale mobile delle ferrovie;

c) le esperienze di ogni natura fatte sulle ferrovie allo scopo di innovare, migliorare e riattivare il loro servizio;

d) la trattazione delle questioni d'ordine militare e tecnico cui danno luogo in tempo di pace i trasporti militari sulle ferrovie;

e) le pratiche riguardanti l'istruzione del personale militare comandato a prestar servizio nelle ferrovie e la sua sorveglianza, in quanto ha attinenza alla disciplina; le pratiche relative al personale ferroviario soggetto ad obblighi di servizio militare, nonchè la tenuta dei ruoli di esso;

f) le pratiche, secondo le norme in vigore, per l'esecuzione di tutti i trasporti militari ferroviari che devono effettuarsi nella rispettiva giurisdizione e che non fanno parte dei grandi trasporti; e così pure la sorveglianza di tutti gli altri trasporti ferroviari e marittimi del tempo di pace.

II. In tempo di guerra:

Le attribuzioni ed i compiti prescritti dal Regolamento per l'esecuzione dei grandi trasporti militari, approvto con R. Decreto 21 febbraio 1907.

Digitized by Google

Art. 3.

Per potere adempiere al loro ufficio i Commissari militari delle ferrovie avranno accesso alle stazioni ed alle officine ferroviarie e potranno circolare su tutti i treni delle ferrovie e sui piroscafi lacuali secondo le norme stabilite d'accordo col Ministero dei lavori pubblici, coll'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e colle Società private esercenti le linee ferroviarie e di navigazione lacuale.

I Commissari militari delle ferrovie dovranno inoltre, per l'esercizio delle rispettive attribuzioni, mettersi in relazione con gli organi locali degli enti predetti.

Art. 4.

È abrogato il predetto R. Decreto 8 luglio 1900, col quale si regolavano la nomina e le attribuzioni dei Commissari militari per le ferrovie.

I Ministri predetti sono incaricati della esecuzione del presente decreto che sarà registrato alla Corte dei Conti.

Dato a Roma, addì 7 aprile 1910.

VITTORIO EMANUELE.

E. Sacchi.
P. Spingardi.

Digitized by Google

Legge *n. 580 del 21 luglio 1910 per la concessione delle ferrovie a scartamento ridotto di Basilicata e Calabria alla industria privata* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Il Governo del Re potrà valersi fino al 31 dicembre 1910 della facoltà datagli dall'art. 1 della legge 4 dicembre 1902, n. 506, dall'art. 60 della legge 31 marzo 1904, n. 140, dall'art. 14 della legge 9 luglio 1905, n. 413 e dall'art. 36 della legge 25 giugno 1906, n. 255, per la concessione delle ferrovie a scartamento ridotto di Basilicata e Calabria all' industria privata

La concessione dovrà comprendere:

1° la costruzione e l'esercizio delle linee:

a) Bari-Grumo-Matera-Ferrandina-Pisticci-Valle della Salandra-Valle del Sauro-Armento-Valle dell'Agri-Atena, escluso il 1° e 2° lotto del tronco Altamura-Matera;

b) Potenza-Laurenzana-Valle del Sinni-Nova Siri, escluso il tronco Guardia Perticara-Armento-San Martino, comune alla linea precedente;

c) Gravina-Valle del Bradano-Acerenza-Avigliano;

d) Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese, escluso il tronco Castrovillari-Spezzano;

e) Cosenza-Cotrone per la Sila;

f) Porto Santa Venere-Monteleone-Serra Mogiana con diramazione a Soverato;

g) Rogliano all'incontro della ferrovia Sant'Eufemia-Catanzaro;

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* n. 196, del 23 agosto 1910.

Digitized by Google

h) Saline di Lungro alla Ferrovia Jonica;

i) Gioiosa-Piana di Palmi a Gioia Tauro;

2° l'esercizio dei tronchi ora in costruzione a cura diretta dello Stato;

a) Altamura-Matera (1° e 2° lotto);

b) Castrovillari-Spezzano Albanese;

c) Pietrafitta-Rogliano;

3° l'esercizio delle seguenti linee e tronchi, previa interposizione del binario ridotto entro il normale:

a) Sicignano-Lagonegro;

b) Gravina-Altamura;

c) Pietragalla Potenza;

d) Cosenza-Rende San Fili;

e) Rende San Fili-Sibari;

f) Soverato all'incontro della Rogliano con la Sant'Eufemia-Catanzaro;

g) Cosenza-Pietrafitta.

Per i tratti Bari-Grumo e Ferrandina-Pisticci è autorizzata la costruzione del binario ridotto indipendente, utilizzando in tutto od in parte la sede delle ferrovie di Stato.

Fermo restando il termine indicato nel 1° comma del presente articolo alla concessione della linea-Gioiosa-Piana di Palmi a Gioia Tauro, il Governo potrà provvedere anche separatamente nei limiti delle sovvenzioni di cui all'art. 2, comma *b*).

Art. 2.

Le sovvenzioni chilometriche, da accordarsi a norma dell'art. 5 della legge 12 luglio 1908, n. 444, su conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, saranno determinate in misura che non potrà mai superare i limiti massimi medi indicati appresso:

a) per il periodo di tempo dal giorno successivo all'apertura all'esercizio di ogni linea o tronco sino al giorno dell'apertura all'esercizio dell'intera rete:

entro un massimo medio di L. 14.300 per la costruzione e l'esercizio delle linee indicate al n. 1 del precedente articolo;

di L. 1950 per la costruzione e l'esercizio dei tronchi indicati al n. 2;

Digitized by Google

di L. 3550 per l'utilizzazione e l'esercizio delle linee e dei tronchi indicati al n. 3;

b) entro un massimo medio di L. 10,500 per la costruzione e di L. 1500 per l'esercizio, per il periodo di tempo che correrà dal giorno successivo all'apertura all'esercizio dell'intera rete sino al termine di 70 anni, computati dalla prima data di apertura all'esercizio di un tronco della rete stessa.

Il limite di L. 3550 e quelli di cui al comma *b*) dell'articolo 2 potranno essere dal Governo aumentati in corrispondenza della maggiore spesa occorrente per l'interposizione del binario ridotto entro il normale sulla Sicignano-Lagonegro e per l'esercizio promiscuo.

Il limite dei nuovi impegni, di cui agli articoli 4 della legge 30 aprile 1899, n. 168, e 5 della legge 12 luglio 1908, n. 444, è aumentato dell'ammontare delle sovvenzioni da corrispondersi a norma della presente legge.

Art. 3

Il prodotto lordo iniziale medio sarà determinato in misura non minore di L. 4000 a km.

Art. 4.

A parziale modifica dell'art. 11 della legge 16 giugno 1907, n. 540, avrà luogo la compartecipazione dello Stato:

a) ai prodotti lordi ultrainiziali appena sia raggiunto il prodotto iniziale sui tronchi aperti all'esercizio;

b) ai prodotti netti in misura non minore del 70 % dell'eccedenza dell'interesse legale commerciale, computati sul capitale azionario approvato dal Governo.

Art. 5.

Nell'atto di concessione saranno stabiliti i termini entro i quali le singole linee o singoli tronchi dovranno essere costruiti e aperti all'esercizio, e saranno stipulate opportune sanzioni per assicurare e garentire l'esatta osservanza dei termini prescritti.

Digitized by Google

L'intera rete dovrà essere compiuta ed aperta all'esercizio non più tardi del 1924.

Art. 6.

Decorsi venti anni dal giorno fissato nell'atto di concessione per l'apertura dell'intera rete all'esercizio, lo Stato avrà diritto al riscatto della rete stessa:

a) corrispondendo al concessionario la sovvenzione annua media chilometrica di sola costruzione per le rimanenti annualità;

b) acquistando il materiale mobile a prezzo di stima depurato dalle quote di rinnovamento comprese nella sovvenzione per le rimanenti annualità.

Quando in ciascun anno del triennio precedente al riscatto l'esercizio sia stato attivo, indipendentemente dalla sovvenzione governativa, sarà inoltre corrisposta al concessionario, a titolo di premio, la somma corrispondente ad una metà del reddito netto ragguagliato al cento per cinque per la rimanente durata della concessione.

Art. 7.

La concessione non potrà aver luogo se il richiedente non avrà prestata la cauzione definitiva in misura non minore di 5,000,000 di lire e dimostrata la disponibilità dei mezzi finanziari necessari per l'intrapresa.

E' vietata la concessione o subconcessione di sola costruzione.

Dopo decorsi 10 anni dall'apertura dell'intera rete al regolare esercizio, potranno essere ammesse, coll'autorizzazione governativa e con la garanzia dei due decimi della sovvenzione di costruzione, la concessione o subconcessione dell'intrapresa o la subconcessione dell'esercizio.

Art. 8.

Saranno date in consegna al concessionario le linee Sicignano-Lagonegro e Cosenza-Pietrafitta, conservando alla Sici-

Digitized by Google

gnano-Lagonegro lo scartamento normale e *l'esercizio di Stato che vi sarà mantenuto per i viaggiatori e per le merci.*

Per il passaggio dei treni a scartamento ridotto sulle linee di Stato e per quelli di Stato sulla Sicignano-Lagonegro non sarà corrisposto alcun pedaggio.

Art. 9.

Nelle Calabrie, su domanda delle Provincie, il concessionario sarà obbligato di fare le opere necessarie per adattare i ponti delle linee ferroviarie al passaggio dei veicoli e dei pedoni.

In mancanza di accordi il maggior compenso per le opere occorrenti sarà determinato da arbitri.

Art. 10.

Per la costruzione e l'esercizio delle linee, il concessionario dovrà impiegare esclusivamente italiani con preferenza all'elemento locale, salve le eccezioni autorizzate dal Governo per giustificati motivi.

Art. 11.

Venendo richieste dal concessionario derivazioni idrauliche per adottare la trazione elettrica su alcune linee, allo scopo di sopprimere i tratti a dentiera, la riserva nei riguardi ferroviari potrà essere imposta dal Governo anche in misura maggiore di quella necessaria alla trazione, purchè dal concessionario sia stato assunto l'obbligo di somministrare sull'eccedenza, a prezzo di costo ed in misura determinata del Governo stesso, la quantità di energia occorrente per servizi pubblici locali.

Art. 12.

Prima che siano aperti all'esercizio i tronchi di cui all'art. 1, n. 2, ed entro 6 mesi dall'approvazione dei progetti esecutivi di ciascuna delle linee di cui al n. 1 dell'art. 1, il

Digitized by Google

Governo provvederà alla formazione dell'elenco delle strade di accesso alle nuove stazioni, cui sono applicabili le disposizioni degli articoli 54 della legge 31 marzo 1904, n. 140 e 35 della egge 25 giugno 1906, n. 255.

Le somme necessarie per la costruzione di tali strade, saranno d'anno in anno stanziate nella parte straordinaria del bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici, restando comprese fra quelle autorizzate dalle leggi stesse per opere pubbliche in Basilicata e Calabria.

Art. 13.

Il Governo è autorizzato a concedere il massimo dei sussidi stabiliti per le tramvie, filovie e linee automobilistiche in servizio pubblico indipendentemente dalle condizioni di cui agli articoli 18, comma *a*), *b*), e 20, comma *a*), della legge 12 luglio 1908, n. 444, quando si tratti di collegare abitati alle stazioni delle nuove linee.

Art. 14.

Sono abrogati i limiti di prodotto lordo chilometrico, di cui agli articoli 1 della legge 9 giugno 1901, n. 220, e 18 della legge 30 giugno 1906, n. 272, per l'applicazione del regime economico sulle ferrovie.

Art. 15.

L'autorizzazione provvisoria data dall'art. 4 della legge 12 luglio 1908, n. 444, all'Amministrazione delle ferrovie di Stato per l'esercizio e la dotazione di materiale mobile delle linee in costruzione a conto diretto dello Stato, vale anche pei tronchi che saranno aperti all'esercizio posteriormente al 30 giugno 1910.

Art. 16.

Il Governo presenterà, entro il mese di febbraio 1911, un disegno di legge per agevolare nelle Provincie, che più ne abbisognano, la concessione all'industria privata di quelle strade ferrate con caratteri di evidente utilità ed urgenza, per

Digitized by Google

le quali il sussidio chilometrico attuale risulti manifestamente inadeguato.

Art. 17.

In tutte le provincie del Regno è abrogata la disposizione dell'art. 1 della legge 8 luglio 1903, n. 312, relativa al termine prefisso ai comuni per la costruzione delle strade di accesso alle stazioni ferroviarie ed all'approdo dei piroscafi postali.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Racconigi, addì 21 luglio 1910.

VITTORIO EMANUELE.

SACCHI — TEDESCO.

Visto, *il guardasigilli* : FANI.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 221. (Servizio VIII).

Tariffa locale N. 233 P. V.

(Vedi Ordine Servizio N. 38-1910).

Col 1° settembre 1910 la tariffa locale N. 233 P. V. serie *A* e *B* viene estesa ai trasporti dell'*acqua minerale naturale* della sorgente di Castropignano, in portenza dalla stazione di Campobasso.

Per conseguenza, nella intestazione delle predette serie *A* e *B*, deve essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione con i richiami 2 ed 1 alla seguente nota da esporsi a piè dei prospetti dei prezzi delle ripetute serie di tariffa:

« Per i trasporti dell'acqua minerale « La Sannita » della sorgente di Castropignano ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 222. (Servizio VII).

Commissari militari per le ferrovie e commissari militari di linea.

Col R. Decreto 7 aprile 1910 che annulla e sostituisce il precedente dell'8 luglio 1900 sullo stesso oggetto, sono state riordinate le precedenti disposizioni circa le funzioni assegnate ai *Commissari militari delle ferrovie,* in relazione anche al nuovo ordinamento ferroviario statale; e meglio precisate le attri buzioni, tanto in tempo di pace come in guerra, di quelli dei detti Commissari che vengono posti a capo delle *Commissari militari di linea.*

Nulla è innovato circa l'attuale numero e giurisdizione delle dette Commissioni militari di linea, quali risultano dettagliata-

Digitized by Google

mente esposte nell'Ordine di Servizio N. 84-1906; le cui disposizioni rimangono integralmente in vigore, anche per quanto si riferisce alle relazioni che debbono intercedere fra le Commissioni stesse e le Direzioni Compartimentali nei riguardi del personale militare comandato a prestar servizio sulle ferrovie e della sua sorveglianza in quanto ha attinenza colla disciplina militare, nonchè del personale ferroviario soggetto ad obblighi di servizio militare ed alla tenuta dei ruoli delle *Sezioni di esercizio* in caso di guerra; come pure, per quanto si riferisce alle varianti apportate coll'Atto N. 139-1906 del Ministero della Guerra al « Regolamento sul servizio dei trasporti per ferrovia e sulle navi. - Ediz. 1901 »

In merito alle speciali attribuzioni assegnate ai Capi delle Commissioni militari di linea, nei riguardi dell'esecuzione dei trasporti militari in tempo di pace, si trova opportuno far rilevare quanto appresso:

a) le Commissioni militari di linea, giusta il disposto dell'Art. 26 § 91 del Regolamento succitato, sono gli intermediari fra le autorità militari territoriali (Comandi di Corpo di Armata o di Divisione) e l'Ufficio tecnico ferroviario distaccato presso il Comando del Corpo di Stato Maggiore, per la richiesta di tutti quei trasporti militari i quali interessino due o più Compartimenti o debbano dalle ferrovie di Stato transitare su Ferrovie minori o viceversa: detto Ufficio predispone gli itinerari pei trasporti richiesti e li trasmette con mod. G-74 alle Sezioni (o Divisioni attive) di Movimento, nonchè alla Commissione di linea richiedente, la quale ultima, in base ad essi compila l'*Ordine di Movimento* che invia alle Autorità militari territoriali interessate. L'invio di tale Ordine di Movimento rende il trasporto *esecutorio* agli effetti del § 94 dello stesso articolo, nonchè agli effetti dei §§ 100 e 101 del Regolamento per l'applicazione della Convenzione 28 settembre 1882 per i trasporti militari.

b) le Commissioni militari di linea intervengono nella effettuazione dei trasporti militari, tanto sulla Rete statale come sulle Ferrovie minori, sorvegliando le operazioni di carico e scarico della truppa, dei quadrupedi, artiglierie e cariaggi ed occupandosi eventualmente anche della composizione dei treni militari, in quanto ha attinenza colla distribuzione dei veicoli

Digitized by Google

in ordine alla destinazione dei vari reparti; hanno inoltre facoltà di invigilare sulla marcia dei treni stessi, per essere in grado di riferire al Comando del Corpo di Stato Maggiore, (affinchè questo possa informarne a sua volta la Direzione Generale delle Ferrovie di Stato, ovvero per quanto concerne le Ferrovie minori, l'Ufficio speciale delle Ferrovie del Ministero dei lavori pubblici), le eventuali anormalità di indole ferroviario-militare verificatesi durante il viaggio.

c) gli Ufficiali componenti le Commissioni militari di linea, pel disimpegno di tali attribuzioni e delle altre indicatei nel R. Decreto in parola, hanno libero accesso nelle Stazioni sulla linea, nei Depositi, nelle Officine e Magazzini; ed hanno facoltà di trasmettere gratuitamente dalle stazioni i telegrammi che trattano di servizio ferroviario-militare; nonchè, di inviare la corrispondenza epistolare ed i pieghi come corrispondenza di servizio, purchè ogni lettera o piego sia controfirmata dall'Ufcio mittente e porti, oltre il bollo della Commissione di linea, anche quello della stazione di partenza.

Ordine di Servizio N. 223. (Servizio VIII.)

Aggiunta del percorso Portogruaro-S. Giorgio di Nogaro-Udine agli itinerari di alcuni biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 72-1907).

Con riferimento all'Ordine di Servizio N. 302-1908, e fermo restando quanto è detto nel penultimo alinea del medesimo, si avverte che anche la stazione di Venezia S. Lucia e l'Agenzia Movimento forestieri (A. M. F.) di Venezia, sono state ammesse al rilascio dei biglietti a foglietto valevoli per aggiungere agli itinerari degli abbonamenti speciali della Serie III^a, III^a-*bis*, e V^a validi 15 o 30 giorni e 3 mesi, la percorrenza « Portogruaro-S. Giorgio di Nogaro-Udine » delle ferrovie venete.

Il provvedimento ha effetto a partire dal 20 agosto 1910 e le modalità da seguire nel rilascio dei biglietti di cui trattasi sono quelle stesse indicate nel citato Ordine di Servizio

Digitized by Google

N. 302-1908, coll' avvertenza che la richiesta dell' anzidetta estensione di percorrenza deve essere fatta insieme alla domanda dell'abbonamento speciale.

I prezzi da applicarsi risultano dal punto 8° dell'Ordine di Servizio N. 72-1907.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 224. (Servizi VII, X e XI).

Treni materiali.

(Vedi Art. 28 Regolamento Circolazione Treni).

Nell'intento di favorire il lavoro dei treni materiali in piena linea, si ammette — a deroga dell'Art. 28, capoverso 4 del Regolamento per la circolazione dei treni — che sulle linee non esercitate col regime del giunto, un treno materiali, quando debba recarsi nel tratto di lavoro a seguito di un altro treno, possa essere licenziato a distanza di 10 minuti dal treno stesso, e quindi anche prima che quest'ultimo sia arrivato alla stazione successiva.

In tal caso, l'applicazione del consenso s'intende decorrere dalla partenza del treno precedente il materiali, ed i telegrammi dovranno essere così formulati:

Dato consenso tr. ML. . . . seguente a distanza tr. . . .
Partito tr. . . . via è libera tr. ML. . . .

Dopo dato questo telegramma, la sezione deve ritenersi bloccata fino a quando il treno materiali siasi ricoverato.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9, 30, 31 e 33.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 225. (SERVIZIO VIII).

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 220-1910).

A datare dal 1° settembre 1910 per la relazione Breslau (Märk-Freib., O. S. Odertorbhf)-Peri transito, verrà attivato il prezzo speciale di frs. 44,52 per quintale, applicabile soltanto alle merci trasportate con treni diretti.

A pag. 377 del 16° Supplemento alla tariffa diretta italo-germanica, sotto l'attuale prezzo di 24,60 della classe *a* grande velocità della stazione di Breslau a Peri, dovrà essere esposto il nuovo prezzo di « 44,52 (11) » riportando appiedi della pagina la seguente nota:

« (11) Prezzo applicabile soltanto alle merci trasportate con treni diretti ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 69. (SERVIZIO VIII).

Modificazione dei prezzi pei trasporti a domicilio a Vicenza.

(Vedi Circolare N. 50-1908).

A datare dal 1° settembre 1910 gli attuali prezzi pei trasporti a domicilio alla stazione di Vicenza vengono sostituiti da quelli indicati nell'unito prospetto.

Per conseguenza, a pagina 32 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907, si dovranno praticare le opportune variazioni.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

per Il Direttore Generale
R. RINALDI.

Digitized by Google

Anno III - N. 35.

1° Settembre 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato ✻ ✻

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, settembre 1910 — Tip Ditta L. Cecchini — C .75

Digitized by Google

Società Anonima
di Tramways a vapore delle provincie di Verona e Vicenza

Sede in Bruxelles

Tramvia Lonigo–Cologna Veneta

Direzione dell'Esercizio - Verona

STAZIONI	LINEA alla quale appartengono	SERVIZI CUI SONO ABILITATE					Distanze dalla stazione di scambio di Lonigo
		Grande Velocità	Piccola Velocità Accelerata	Piccola Velocità Ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	
Lonigo–S. Giovanni . .	Lonigo–Cologna Veneta	G V	P V A	P V O	V B	—	5
Bagnolo (*)	» »	G V	P V A	P V O	B	—	9
Cologna Veneta (*) . .	» »	G V	P V A	P V O	B	—	14

(*) Dal servizio di corrispondenza con questa stazione sono esclusi:

a) le merci trasportate dalla ferrovia in vagoni speciali;

b) i colli indivisibili di un peso superiore alle due tonnellate;

c) le merci richiedenti l'uso di vagoni congiunti;

d) le materie esplodenti di cui alle categorie 11, 12, 13 e 14 dell'allegato 9 alle tariffe delle Ferrovie dello Stato.

Digitized by Google

Prezzo dei biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno in distribuzione alla Casa Cantoniera di DORMELLETTO.

CASA CANTONIERA	LINEA cui appartiene	STAZIONI per le quali distribuisce biglietti	SPECIE dei biglietti	PREZZI compresa la tassa di bollo 1ª classe	3ª classe	STAZIONE incaricata delle scritturazioni
Dormelletto	Milano-Arona	Arona.	Corsa semplice	0.35	0.20	Arona
		Sesto Calende. . .	»	0.35	0.20	
		Vergiate.	»	0.65	0.35	
		Somma Lombardo .	»	0.95	0.50	
		Casorate Sempione .	»	1.25	0.65	
		Gallarate	»	1.55	0.80	
		Busto Arsizio . . .	»	1.85	0.95	
		Legnano	»	2.15	1.10	
		Canegrate	»	2.15	1.10	
		Parabiago	»	2.45	1.25	
		Vanzago.	»	2.75	1.40	
		Rho	»	3.05	1.55	
		Musocco.	»	3.35	1.70	
		Milano C.	»	3.65	1.85	
		Arona	Andata-Ritorno	0.55	0.30	
		Gallarate.	»	2.55	1.30	
		Busto Arsizio . . .	»	3.05	1.55	
		Milano C.	»	6.05	3.05	
		Musocco	»	5.55	2.80	
		Rho	»	5.05	2.55	
		Vanzago	»	4.55	2.30	
		Parabiago	»	4.05	2.05	
		Canegrate	»	3.55	1.80	
		Legnano.	»	3.55	1.80	
		Casorate Sempione .	»	2.05	1.05	
		Somma Lombardo .	»	1.55	0.80	
		Vergiate	»	1.05	0.55	
		Sesto Calende. . .	»	0.55	0.30	

Digitized by Google

Allegato B all'Ordine di Servizio N. 227-1910.

Aggiunte da praticarsi nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° Maggio 1910 (Parte II) »:

A pagina 7 fra Dorio e Dosso aggiungere:

Dormelletto.	LB	M	I	37

Aggiunte da farsi nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) »:

A pagina 37 fra i nomi delle stazioni di Dorio e di Dossobuono aggiungere:

Dormelletto (casa cantoniera)	Milano-Arona	Milano (Sez. Milano I)	Milano	3	V (6)	B (6)

A pag. 112, nella tabella polimetrica 3, fra i nomi delle stazioni di Sesto Calende e di Arona, aggiungere quello di Dormelletto con l'indicazione delle seguenti distanze:

Milano Cent. P. Garibaldi e scalo Via Farini	64	Legnano	36	Arona e Scalo Lacuale .	4
Bovisa	60	Busto Arsizio	31	Cavaria Oggiona . . .	29
Musocco	58	Gallarate	24	Albizzate	32
Rho	50	Casorate Sempione . .	20	Castronno	35
Vanzago	46	Somma Lombardo. . .	16	Gazzada	39
Parabiago	41	Vergiate	12	Varese	43
Canegrate	39	Sesto Calende	6		

A pagina 226, fra i nomi delle stazioni di Dorio e di Dossobuono aggiungere:

Dormelletto (casa cantoniera).	93-4-102-30-15	1371	1385

Digitized by Google

Aggiunte e modificazioni

al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio

Alla pag. 57 aggiungere il presente prospetto:

LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G.V.). Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Cento	0.15	—	0.10	0.15	0.50	0.90	0.25	0.25	0.70	0.30	0.30	

Sono esclusi dal trasporto a domicilio:
a) i colli indivisibili di peso eccedente i kg. 800,
b) i colli di lunghezza superiore a m. 6,50,
c) i foraggi non compressi,
d) il bestiame ed i veicoli,
e) i feretri,
f) le materie esplodenti ascritte alle categorie 12, 13 e 14 dell'allegato 9 alle tariffe.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 226. (SERVIZIO VII).

Servizio di corrispondenza per i valori e le merci con la Tramvia Lonigo-Cologna Veneta.

In seguito alla stipulazione di una nuova Convenzione con la Tramvia Lonigo-Cologna Veneta per il servizio di corrispondenza dei trasporti si riassumono nel presente tutte le norme e disposizioni da osservarsi per detto servizio.

Disposizioni generali.

1° *Estensione del servizio di corrispondenza.* — Il servizio di corrispondenza fra le stazioni delle Ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti e quelle della Tramvia Lonigo-Cologna Veneta, si effettua per mezzo della stazione di Lonigo e si estende tanto ai trasporti in destinazione quanto a quelli in partenza dalle stazioni della Tramvia stessa poste sulla linea Lonigo-Cologna Veneta, e comprende le spedizioni a grande velocità, a piccola velocità accelereta ed a piccola velocità ordinaria, compresi i feretri, i veicoli, il bestiame, le merci pericolose e nocive, nonchè il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi.

2° *Trasporti esclusi dal servizio di corrispondenza.* — Nessun trasporto è escluso da e per la stazione di Lonigo-S. Giovanni. Sono esclusi invece, dal servizio di corrispondenza per le altre stazioni della Tramvia:

a) le merci trasportate dalla Ferrovia in vagoni speciali;

b) i colli indivisibili di peso superiore alle due tonn.;

c) le merci richiedenti l'uso di vagoni congiunti;

d) le materie esplodenti di cui alle categorie **11, 12, 13** e **14,** dell'alleg. 9 alle tariffe in vigore sulle Ferrovie dello Stato;

e) i veicoli.

Digitized by Google

3° *Stazioni ammesse al servizio di corrispondenza. Distanze e servizi delle stazioni tramviarie.* — Le stazioni delle Ferrovie dello Stato, nonchè quelle delle altre Amministrazioni con le quali esiste servizio cumulativo o di corrispondenza, potranno effettuare i trasporti di cui al precedente punto 1° con tutte le stazioni della Tramvia, in quanto le une e le altre siano abilitate ai trasporti stessi.

Le stazioni della Tramvia ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione delle relative distanze dalla stazione di scambio di Lonigo e dei servizi ai quali sono abilitate, risultano dal prospetto allegato *A*.

4° *Inoltro del materiale ferroviario sulla linea della Tramvia Lonigo-Lonigo S. Giovanni.* — E' ammesso l'inoltro fino alla stazione tramviaria di Lonigo S. Giovanni, dei carri delle Ferrovie dello Stato ed assimilati con carico completo o da considerarsi come tale, a termini delle tariffe e delle disposizioni in vigore, di merci esclusivamente dirette alle stazioni della linea Tramviaria Lonigo-Cologna Veneta, escluse quindi le merci dirette alle stazioni della linea Tramviaria Lonigo S. Giovanni-Verona e diramazione per Tregnano, della stessa Società, non ammessa al presente servizio di corrispondenza; e così dei copertoni e degli attrezzi di carico che coprono ed assicurano le merci sui carri.

E' pure ammesso il passaggio fino alla stazione di Lonigo S. Giovanni dei carri vuoti F. S. pel carico (a carro completo o da considerarsi come tale), nella stazione di Lonigo S. Giovanni con merci provenienti dalla linea Lonigo-Cologna Veneta, nonchè dei copertoni e degli attrezzi di carico di proprietà delle Ferrovie dello Stato che fossero richiesti per la copertura o l'assicurazione delle merci da caricarsi.

Norme e condizioni per l'eseguimento dei trasporti in servizio di corrispondenza.

5° *Condizionatura dei trasporti.* — Le spedizioni ammesse al servizio di corrispondenza dovranno essere condizionate secondo i regolamenti in vigore sulle Ferrovie dello Stato, ai quali dovranno pure attenersi le stazioni della Tramvia.

6° *Documenti di trasporto.* — Tutte le spedizioni indiriz-

Digitized by Google

zate alle stazioni della Tramvia dovranno essere indistintamente carteggiate per Lonigo, come se dirette a quella stazione ed i relativi documenti di trasporto dovranno portare l'indicazione della destinazione definitiva colla formola: « *Lonigo per* . . . .

Per le spedizioni in partenza dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato, gli speditori devono presentare le note di spedizioni o le lettere di porto in un solo esemplare del modello in uso pel servizio interno.

I trasporti in provenienza dalla Tramvia dovranno essere consegnati alla stazione di Lonigo colla scorta di tanti esemplari delle richieste di spedizione in vigore sulle Ferrovie, quante sono le Amministrazioni interessate, ed esser corredati di tutti i documenti prescritti dalle leggi, dai regolamenti, dalle ordinanze doganali di polizia, di sanità e simili.

Sulle richieste di spedizione relative ai trasporti provenienti dalla Tramvia dovrà essere indicata quale stazione di partenza quella di Lonigo e come mittente la Tramvia. Inoltre nello spazio destinato alla descrizione della merce, e subito dopo la indicazione di questa dovranno risultare a stampa o mediante apposito bollo, gli estremi dell'originaria provenienza colla formula: « *Ricarteggio in servizio di corrispondenza della spedizione N. . . . del . . . . proveniente da . . . . mittente . . . .* » e nello spazio riservato alla firma del mittente sarà apposto il bollo ad umido della Tramvia, colla firma, beninteso, dell'incaricato della Tramvia stessa.

Per le spedizioni di numerario, carte-valori ed oggetti preziosi, tanto in destinazione quanto in provenienza della Tramvia e per quelle eseguite sotto il regime della tariffa speciale P. V. d'esportazione si dovrà esigere la presentazione di un esemplare in più dei documenti di trasporto, di conformità alle norme in vigore.

Per le spedizioni dirette all'estero sotto il regime della Convenzione di Berna, per il percorso soggetto alla medesima, la Tramvia consegnerà alla stazione di Lonigo, oltre al bollettino di consegna relativo al percorso anteriore, anche la lettera di vettura internazionale con tutti gli altri documenti prescritti.

Digitized by Google

Il duplicato della lettera di vettura internazionale sarà rilasciato alla Tramvia, quale ricevuta della spedizione, mentre il bollettino di consegna sarà allegato al tagliando della lettera di vettura che deve accompagnare la merce sino a destinazione; e ciò a giustificazione dell'eventuale spesa anticipata, rappresentante gli importi afferenti al percorso anteriore.

In senso inverso la stazione di Lonigo rimetterà alla Tramvia la lettera di vettura originale scortante la merce, trattenendo però il foglio di via o di spedizione.

Le spedizioni in partenza dalla Tramvia e destinate all'estero dovranno essere accompagnate da una dichiarazione per le Dogane nel numero di esemplari fissato per i diversi servizi internazionali e nell'apposito modulo conforme a quello stabilito dalle Ferrovie dello Stato e corredate, al pari di quelle in servizio italiano, da tutti i documenti prescritti dalle leggi, dai regolamenti e dalle ordinanze di polizia, sanità e simili.

7. *Tariffe e tassazione dei trasporti* — La tassazione delle spedizioni, siano in assegnato od in affrancato, sarà limitata al percorso fino a Lonigo e fatta in base alle tariffe generali e condizioni speciali in vigore sulle linee delle Amministrazioni interessate, nonchè in base alle tariffe locali ed eccezionali per le quali sia ammessa la loro estensione ai servizi di corrispondenza, esclusa quindi l'applicazione di quelle che, non trovandosi in tale condizione, non fossero state ammesse dietro preventivi accordi. Ciò s'intende pel percorso sulle linee della Rete di Stato e delle Amministrazioni corrispondenti, ammesse al servizio cumulativo, inquantochè per la tassazione sul proprio percorso provvede la Tramvia, e quindi pei trasporti in partenza da stazioni delle Ferrovie dello Stato o di altre Amministrazioni con queste in contatto, in destinazione della Tramvia, la tassazione di cui sopra si farà per il percorso da partenza fino a Lonigo e nel senso inverso per quello da Lonigo a destinazione, come se il trasporto fosse nel primo caso destinato a Lonigo e nel secondo caso in partenza della stessa stazione.

8. *Diritto fisso.* — Il diritto fisso rispetto alla stazione di scambio di Lonigo dev'essere applicato per intero in qualunque caso e per tutte indistintamente le merci, inquantochè le ope-

Digitized by Google

razioni di carico e scarico in tale stazione di scambio non possono essere eseguite dalle parti.

Lo stesso diritto fisso sarà da applicarsi per intero anche ai trasporti caricati in carri pei quali non avvenga l'operazione di trasbordo nella stazione di scambio di Lonigo.

I trasporti di merci a P. V. accelerata devono essere sempre gravati rispetto alla medesima stazione di scambio di Lonigo della tassa di transito di cui all' art. 108 delle tariffe vigenti, avvenga o no il trasbordo.

La stessa tassa si applica anche ai trasporti di merci a P. V. ordinaria, nei casi in cui i diritti fissi delle tariffe applicabili non comprendono le quote corrispondenti alle operazioni di carico e scarico.

Rimane però fermo quanto è prescritto al riguardo per le stazioni originarie di partenza o di definitiva destinazione delle Ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti; e quindi nei casi in cui è fatto obbligo od è lasciata facoltà ai mittenti o destinatari di eseguire a loro cura e spese le operazioni di carico o di scarico, per le dette stazioni il diritto fisso sarà ridotto per ogni tonnellata di merce caricata o scaricata della quota stabilita dalle tariffe in vigore.

9. *Consegna dei trasporti alla stazione di scambio, liquidazione delle tasse, depositi per le spedizioni in affrancato, scritturazione e contabilizzazione dei trasporti.* — Per tali operazioni le stazioni si atterranno alle disposizioni contenute nell'art. 30 (punti 1° e 2°) delle « *Norme per il servizio contabile delle gestioni merci* » (Edizione 1° luglio 1909).

10. *Tassa di bollo.* — La tassa di bollo è dovuta pei trasporti diretti alla Tramvia, mentre ne sono esenti quelli, tanto in porto assegnato che in porto affrancato provenienti dalla Tramvia.

11. *Spese anticipate ed assegni.* — Le spedizioni tanto in partenza quanto in destinazione della Tramvia potranno, in base alle norme vigenti al riguardo, essere caricate di spese anticipate ed assegni (da pagarsi questi ultimi dopo l'incasso del destinatario) verso l'applicazione delle tasse e provvigioni prescritte e seguendo le norme in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

Digitized by Google

Per quanto concerne la contabilizzazione e la liquidazione degli assegni gravati su spedizioni tanto in partenza quanto in destinazione della Tramvia, valgono le disposizioni contenute nel punto 3° dell'art. 30 delle sopracitate « *Norme per il servizio contabile delle gestioni merci* ».

12. — *Trasporti a domicilio.* — Le spedizioni destinate a stazioni di località ove è organizzato il servizio dei trasporti a domicilio verranno gravate delle tasse di consegna a domicilio ogni qualvolta i mittenti non abbiano indicato sui documenti di trasporto d'origine che le merci devono essere consegnate « in stazione », salvo quanto è stabilito per le consegne a domicilio delle merci spedite sotto il regime delle tariffe speciali N. 1 e 11 grande velocità.

13. — *Mancanze, manomissioni, spandimenti ed avarie alle merci. Riserve.* — Le mancanze, le manomissioni, gli spandimenti, le avarie e simili riscontrate in contradittorio nel riconoscimento delle merci, si faranno constatare con annotazione sui documenti di consegna da controfirmarsi dall'agente della Amministrazione consegnante.

Nei casi suddetti sarà inoltre da redigersi, pure in contradittorio, apposito processo verbale di constatazione per determinare le cause e l'entità del danno, e stabilire la responsabilità fra le due Amministrazioni.

Una copia di tale verbale, come pure i verbali ed i bollettini d'accertamento che fossero stati fatti da stazioni preccedenti, dovranno scortare le spedizioni fino a destinazione.

Le riserve per qualsiasi anormalità dovranno nei termini e colle modalità prescritte dai regolamenti in vigore, essere notificate dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato e dalle Amministrazioni corrispondenti alla stazione di Lonigo che le comunicherà alla Tramvia. In senso inverso la predetta stazione dovrà notificare tempestive riserve alle stazioni mittenti ed alle altre interessate per le anormalità da essa riscontrate nei trasporti diretti a stazioni della Tramvia.

14. — *Giacenze e rifiuti.* — Per i colli rifiutati o per qualsiasi motivo giacenti, le stazioni d'arrivo corrisponderanno direttamente con quella di Lonigo osservando le norme stabilite dall'art. 112 delle Tariffe e condizioni vigenti sulle Ferrovie dello Stato.

Digitized by Google

La notificazione della giacenza sarà fatta dalle stazioni della Tramvia sotto l'osservanza delle norme in vigore sulle medesime Ferrovie dello Stato.

15. — *Ricevimento e consegna delle merci.* — Le spedizioni non a vagone completo ed i valori saranno dalla Tramvia ritirati o consegnati a sua cura e spesa negli uffici e Magazzini della stazione di Lonigo (Stato).

I carri piombati per la linea Lonigo-Cologna a carico completo o da considerarsi come tali a termine delle tariffe e delle disposizioni in vigore e degli accordi intervenuti, potranno essere consegnati alla Tramvia in via di fatto sul binario allacciato alla stazione di Lonigo (Stato), salvo alle Ferrovie dello Stato ed alle Tramvie di esigere la consegna in via simbolica a Lonigo (Stato) e quella di fatto a Lonigo San Giovanni, ogni qualvolta o per ragioni di servizio o per la natura della merce, la constatazione del carico non potesse avere luogo sul binario all'uopo stabilito della stazione di Lonigo (Stato).

I carri a carico completo e da considerarsi come tali a termine delle Tariffe e delle disposizioni in vigore e degli accordi intervenuti, provenienti dalla Tramvia saranno consegnati in via di fatto alle Ferrovie dello Stato nella stazione di Lonigo S. Giovanni e successivamente in via simbolica a Lonigo (Stato).

Le merci caricate in carri aperti senza copertoni o con copertoni non piombati ed i carri di bestiame nonchè quelli di carbone e di materiali per l'esercizio della linea Lonigo-Cologna diretti alla Società Concessionaria, si intendono consegnati in via di fatto alla stazione di Lonigo (Stato); di conseguenza l'Ammisistrazione ricevente risponderà di ogni e qualsiasi avaria od ammanco che in seguito venisse riscontrato.

La formazione dei carri misti sarà fatta con le norme che saranno indicate dal Capo Stazione di Lonigo (Stato), agli effetti delle disposizioni vigenti per gli istradamenti delle merci e per gli itinerari dei carri raccoglitori. Quendo avvenisse che si dovessero consegnare documenti di dogana in iscorta alle spedizioni in provenienza o destinazione della Tramvia, si dovrà scambiare di essi particolareggiata ricevuta, previo esame della condizione dei trasporti in relazione ai documenti stessi ed alle prescrizioni di dogana.

La stessa cosa dovrà farsi per gli altri documenti di cui è fatto cenno al precedente punto 6°

16. — *Piombatura dei carri.* — La piombatura e la spiombatura dei carri caricati o da scaricarsi a cura della Tramvia nella propria stazione di Lonigo S. Giovanni od anche sul binario allacciato a Lonigo (Stato) saranno fatte esclusivamente dall'agente ferroviario della stazione di Lonigo.

17. — *Trasporti in servizio. Telegrammi.* — La corrispondenza e gli annessi documenti, che gli uffici e le stazioni di una Amministrazione avessero a mandare agli uffici e alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio di corrispondenza, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni.

Saranno pure trasmessi gratuitamente colle medesime restrizioni i dispacci telegrafici.

* * *

La stazione di scambio di Lonigo, si atterrà, in rapporto al servizio di corrispondenza di cui trattasi, in quanto non è detto dal presente Ordine di Servizio, alla Convenzione in principio citata, nonchè alle istruzioni speciali che le venissero impartite.

Colla pubblicazione del presente Ordine di Servizio restano abrogate tutte le precedenti disposizioni in merito al servizio di corrispondenza colla Tramvia Lonigo-Cologna Veneta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 227. (Servizio VII).

Apertura all'esercizio della Casa cantoniera di Dormelletto.

Dal 16 luglio 1910, è stata aperta all'esercizio la Casa Cantoniera di Dormelletto al Km. 47 + 901.58 (da Rho) della linea Arona-Milano fra le stazioni di Arona e di Sesto Calende dalle quali dista rispettivamente Km. 4 e Km. 6.

Digitized by Google

La suddetta Casa Cantoniera, che trovasi a destra della linea nel senso da Arona a Milano, è ammessa al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani, e viene esercitata a mezzo di un guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle: « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi », diramate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909.

Essa distribuisce biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno ai prezzi e per le stazioni indicate nel prospetto allegato *A* restando incaricata la stazione di Arona delle relative scritturazioni e dei versamenti dei corrispondenti importi.

Per le aggiunte da praticarsi nella « Prefazione Generale allOrario Generale di Servizio (Parte Seconda) » e nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908), vedasi l'allegato *B* al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 228. (SERVIZI VII e X).

Segnali per la partenza dei treni rinforzati in coda.

(Vedi art. 23, capov. 4, dell'istruzione per il servizio dei macchinisti e fuochisti).

Ad evitare equivoci nell'applicazione dell'art. 23, capov. 4, dell' Istruzione per il servizio dei macchinisti e fuochisti, si dispone che il macchinista di testa di un treno rinforzato in coda, quando abbia ricevuto l'ordine di partenza e sia pronto a partire ne dia il segnale emettendo due fischi lunghi e staccati, seguiti da uno breve.

A questo segnale, il macchinista di coda spinge leggermente i veicoli e dà a sua volta due fischi lunghi seguiti da uno breve.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 7, 13, 30, 31 e 33.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 229. (Servizio VIII).

Servizio italo-ungherese, via Fiume-$\frac{\text{Ancona}}{\text{Venezia}}$.

(Vedi Ordine di Servizio N. 191-1910).

Col 1° settembre 1910 la stazione di Zákány viene ammessa alla tariffa N. 7 del servizio diretto italo-ungherese, via Fiume-$\frac{\text{Ancona}}{\text{Venezia}}$ con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

	a	*b*	*c*
Zákány	2.42	2.06	1.62

A pagina 44 pertanto della tariffa diretta sopracitata (edizione 1° novembre 1901) dovrà essere introdotto il nome della detta stazione coi relativi prezzi, prendendo pure nota a pag. 26 della ammissione di detta stazione al servizio diretto, esponendovi di contro, nell'apposita colonna, la distanza di Km. 332.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 230. (Servizio VIII).

Trasporto delle materie pericolose e nocive.

(Vedi ordine di Servizio N. 207-1910).

Nella categoria 11ª dell'Allegato N. 9 alle tariffe devono essere aggiunti, fra le merci per le quali non occorre la licenza di trasporto, i « cartocci salva da 75 per artiglierie da campagna mod. 906 ». Dopo il gruppo 2°, della categoria 13ª dell'allegato predetto è da inserirsi la nota seguente: « I cartocci salva da 75 per artiglierie da campagna mod. 906, appartengono alla categoria 11ª ».

Inoltre, la voce « Cartocci salva da 75 per artiglierie da campagna mod. 906 » è da aggiungere nella nomeclatura e

Digitized by Google

classificazione della piccola velocità col rimando all'Allegato N. 9 categoria 11ª e con le indicazioni della classe 1ª e delle tariffe locali N. 414 e 417.

L'attuale voce, infine, della detta nomenclatura e classificazione: « Cartocci per artigliera e cartuccieri — vedi Munizioni da guerra », deve essere così modificata: « Cartocci altri per artiglieria e cartuccieri — vedi Munizioni da guerra ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 231. (Servizio I).

Disposizioni relative ai viaggi gratuiti sui piroscafi della Navigazione dello Stato, e all'occupazione di appartamentini riservati, di cabine di lusso e di cabine riservate comuni da parte di persone munite di biglietti gratuiti.

A parziale modificazione di quanto venne disposto con l'Ordine di servizio N. 161-1910, si avverte che per tutti indistintamente i viaggi gratuiti, sui piroscafi della Navigazione dello Stato, si è istituito uno speciale *biglietto definitivo di passaggio gratuito* (Mod. *A*-24 di colore violetto), da usarsi in luogo dei biglietti ordinari Mod. *I*-701 e *I*-702.

Detto Mod. *A*-24 deve essere utilizzato *esclusivamente* nei casi seguenti:

a) viaggi di portatori di carte di libera circolazione serie *A*, di biglietti speciali a libretto serie *As* e di biglietti gratuiti serie ***B***;

b) viaggi degli On. Senatori e Deputati muniti di tessera;

c) viaggi delle persone di famiglia degli On. Senatori e Deputati muniti di biglietti gratuiti serie ***B°***.

Il modulo di cui trattasi non è valido se non in quanto sia unito al recapito gratuito in base al quale è stato emesso; e però il portatore che fosse trovato sprovvisto di quest'ultimo, verrà sottoposto, a mente dell'art. 10 delle Tariffe e condizioni

Digitized by Google

pei trasporti, al pagamento del prezzo a tariffa ordinaria di tutto il viaggio per cui è stato rilasciato il biglietto, più una soprattassa uguale al triplo del prezzo stesso; e ciò indipendentemente dall'applicazione delle penalità comminate dalle leggi e dai regolamenti in vigore.

Si fa poi speciale raccomandazione alle Agenzie di navigazione di non omettere mai nell'apposito spazio dei Mod. *A*-24 l'indicazione degli estremi dei recapiti gratuiti in base ai quali vengono rilasciati i moduli stessi, essendo tale indicazione indispensabile per le operazioni di controlleria a bordo dei piroscafi.

In dipendenza dell'istituzione del Mod. *A*-24 non occorre più che vengano compilati sia dalle Agenzie, sia dagli Uffici che emettono i biglietti serie *B*, sia dal Controllore di bordo, gli elenchi di cui è cenno nel sopracitato Ordine di servizio N. 161.

Le Agenzie di navigazione dovranno registrare i biglietti Mod. *A*-24 nel manifesto passeggeri Mod. *I*-709 insieme con gli altri distribuiti a pagamento.

Per la distribuzione e l'uso dei Mod. *A*-24 devono seguirsi le stesse norme stabilite pei viaggiatori ordinari, e per l'emissione a bordo non verrà percepita alcuna soprattassa: avvertesi però che i portatori di biglietti gratuiti serie *B* potranno ottenere il biglietto definitivo di passaggio dall'Impiegato della Agenzia che si trova a bordo fino al momento della partenza, solo in quanto provengano direttamente da altra località della rete e non abbiano effettuata fermata in quella d'imbarco.

Devesi poi raccomandare alle Agenzie di navigazione di non omettere mai la vidimazione dei biglietti serie *B* e *B°* per la località ove il viaggiatore intende fermare, a meno che tale vidimazione — se trattasi di biglietto per percorso diretto terrestre-marittimo — non sia stata già fatta direttamente da una stazione ferroviaria.

Le Agenzie non potranno emettere biglietti Mod. A-24 che per viaggi di corsa semplice; e quindi il portatore di un serie *B* per percorso marittimo di andata e ritorno dovrà presentarsi tanto all'Agenzia della località d'imbarco nel viaggio di andata, quanto a quella dello scalo da cui inizia il ritorno, per ottenere i rispettivi Mod. A-24.

Digitized by Google

I fascicoli di biglietti definitivi di passaggio gratuito verranno forniti dal Servizio Centrale I (Ufficio Biglietti) al quale le Agenzie di navigazione dovranno rivolgere le relative richieste, e restituire poi le corrispondenti matrici dei fascicoli esauriti.

I Mod. A-24 ritirati all'imbarco e i relativi scontrini ritirati allo sbarco dovranno essere trasmessi con i biglietti ordinari a pagamento all'Ufficio dei trasporti marittimi (ramo revisione) in Palermo, il quale, dopo eseguite le operazioni di sua competenza, li spedirà mensilmente al Controllo Prodotti di Firenze.

***

Si avvertono infine le Agenzie di navigazione e le stazioni che qualora venissero presentati biglietti per un solo viaggio serie *B* o *C* resi validi per la classe superiore *contro pagamento dell'intera differenza di prezzo,* e comprendenti percorsi misti marittimi e ferroviari, dovrà esigersi la tassa corrispondente al passaggio di classe per *l'intero viaggio di andata marittimo e terrestre* o contemporaneamente per l'andata e il ritorno, secondochè la concessione è per la sola andata o per l'andata e ritorno, tenendo presente che quando sui biglietti figura tale validità, i rispettivi titolari non possono più rinunziare, neppure in parte, alla concessione medesima.

Se la prima parte del percorso si riferisce ad una linea marittima, le Agenzie dovranno rilasciare, nel caso dei biglietti serie *B,* oltre il Mod. A-24, anche quello I-703 per l'esazione suppletiva; mentre nel caso di un viaggio con biglietto serie *C,* le Agenzie faranno risultare l'importo relativo al passaggio di classe, sul Mod. I-701,

***

Ferma restando la disposizione che i soli biglietti gratuiti serie B portanti l'indicazione: « *via mare* » possono essere tenuti validi per percorsi marittimi, si avverte che ai portatori di detti recapiti è data però facoltà di seguire, in sostituzione della via marittima, la corrispondente linea ferroviaria più breve; e ciò senza bisogno di alcuna speciale annotazione sui biglietti.

Digitized by Google

Tale facoltà non s'intende estesa ai portatori di quei biglietti serie B sui quali figuri l'annotazione: « *Vale soltanto per via mare* ».

***

Le tessere degli On. Senatori e Deputati ed i recapiti gratuiti di 1ª classe (carte di libera circolazione serie A, biglietti gratuiti speciali a libretto serie As e biglietti gratuiti serie B e B°) non danno diritto che ad occupare gratuitamente un posto ordinario di 1ª classe.

Quando i portatori di dette tessere e recapiti gratuiti intendano ottenere l'uso di appartamentini riservati, di cabine di lusso o di cabine riservate comuni, pagando le soprattasse stabilite rispettivamente dai comma *a*), *b*) e *c*) dell'art. 13 del Regolamento e tariffe pei trasporti interni sulle linee di navigazione esercitate dallo Stato, resteranno unicamente esenti dal pagamento dei biglietti corrispondenti ai recapiti di cui sono muniti; ed in tali casi le Agenzie dovranno emettere oltre il mod. A-24, anche il biglietto di supplemento mod. I-703, seguendo al riguardo le disposizioni in vigore pei viaggiatori ordinari.

Potranno invece essere assegnate *gratuitamente* cabine riservate comuni, ai portatori di permessi permanenti o per un solo viaggio per l'uso di compartimenti riservati valevoli sulle ferrovie dello Stato. Ai portatori di permessi validi per l'uso di una vettura salone si concederà gratuitamente l'uso di un appartamentino riservato.

Avvertesi poi che i permessi per compartimenti riservati o per l'uso di vetture-salone non dispensano i portatori dal pagamento del viaggio in 1ª classe se essi non siano muniti anche di recapito gratuito di viaggio (tessera di Senatore o Deputato, biglietto serie *A*, *B* o *B°*) essendo detti permessi validi esclusivamente per l'uso di una cabina o di un appartamentino riservato, e non per il trasporto di viaggiatori.

Nel caso in cui il portatore del permesso per compartimento riservato non fosse provvisto del biglietto gratuito di viaggio, l'Agenzia emetterà — previo pagamanto delle corrispondenti tasse — i biglietti definitivi di passaggio *ordinari* Mod *I*-701 per le persone che occupano la cabina o l'appartamentino ri-

Digitized by Google

servato, riportando sul modulo stesso l'indicazione: « *vale per occupare gratuitamente la cabina o l'appartamentino riservato N. . . . , in base al permesso gratuito N. . . .* ».

Se invece il viaggiatore è munito anche di recapito gratuito di viaggio, non dovendosi rilasciare Mod. *I*-701, si riporterà la suaccennata indicazione sul biglietto Mod. *A*-24.

In entrambi i casi, chi occupa un appartamentino o una cabina riservata è tenuto a produrre — a richiesta del personale di servizio — oltre il Mod. *I*-701 o *A*-24 anche il permesso per compartimento riservato, e in mancanza di quest'ultimo dovrà pagare una soprattassa eguale a quattro volte quella stabilita dai comma *a*) o *c*) del suindicato art. 13 del Regolamento e tariffe, e ciò senza pregiudizio delle altre penalità comminate dalle leggi e dai regolamenti in vigore.

Le disposizioni di cui al presente Ordine di servizio entreranno in vigore a decorrere dal 16 settembre 1910.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 70. (SERVIZIO VIII).

Istituzione del servizio dei trasporti a domicilio alla stazione di Cento.

Come da partecipazione avuta dalla « Società Veneta per Costruzione ed Esercizio di Ferrovie Secondarie Italiane », esercente la Ferrovia Ferrara-Cento, si avverte che a datare dal 1° settembre 1910 verrà attivato alla stazione di Cento il servizio dei trasporti delle merci a domicilio ai prezzi indicati nel foglio allegato.

Tale foglio dovrà essere aggiunto alla pagina 57 del Prontuario Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Circolare N. 71. (SERVIZI VII e X).

Prescrizioni ai treni e compilazione documenti relativi.

(Vedi Art. 4 Regolamento circolazione treni; art. 3, 6, 14, 25 e 29 Norme per la compilazione dei documenti di scorta ai treni e art. 39 Istruzione per l'uso del freno Westinghouse).

In aumento ed a modificazione delle disposizioni vigenti relative alle prescrizioni ai treni e alla compilazione dei documenti relativi, si dispone quanto appresso:

1° (Art. 39. Istruzione per l'uso del F. W. e art. 14. Norme compilazione documenti scorta). Le annotazioni al quadro (*N*) del foglio di corsa, relative al risultato delle prescritte verifiche e prove del funzionamento del freno continuo, devono essere fatte direttamente dal verificatore (o dal Capo-treno nel caso di verifica in linea o in stazione sprovvista di verificatore), salvo l'obbligo per la stazione di emettere, all'occorrenza, il mod. *G*-40 per il macchinista; quando invece si tratti di annotazioni indipendenti dalle prove o verifiche suddette, deve provvedere il dirigente, mentre il verificatore si limita ad apporre la firma ed il bollo.

Le altre annotazioni richieste dal quadro *N*, e cioè quelle riguardanti il riscaldamento a vapore, le avarie, gli ammanchi e la pulizia, dovranno essere fatte di proprio pugno dall'agente che ha eseguita la verifica e la constatazione.

2° (Art. 6. Norme compilazione documenti scorta). — Il Capo-treno deve indicare tanto nel foglio di corsa (quadro *C*) quanto nel bollettino di trazione lo stato atmosferico anche quando è *normale*.

3° (Art. 29. Norme compilazione documenti scorta). — Il totale dei minuti ricuperati e quello dei minuti perduti per conto del Servizio Trazione devono essere indicati dal capotreno nel bollettino suddetto, oltre che in cifre, anche in *lettere;*

4° (Art. 25. Norme compilazione documenti scorta). — Il capo-treno deve indicare nel bollettino di trazione la quantità dei mod. *G*-1, *G*-3, *G*-40, e *G*-40ª consegnati al macchinista, il quale, a sua volta, deve allegarli al bollettino stesso.

5° (Art. 4. Reg. Circ. Treni e art. 25. Norme compila-

Digitized by Google

zione documenti scorta). — Tanto chi emette quanto chi riceve una prescrizione deve firmare il modulo in modo intelligibile.

6° (Art. 4 Reg. Circ. Treni e art. 25. Norme compilazione documenti scorta). — Quando il macchinista in viaggio con una locomotiva isolata ha anche le funzioni di capo-treno, non occorre che per le eventuali prescrizioni venga emesso l'apposito modulo (*G*-1, *G*-3, o *G*-40), essendo sufficiente in tal caso la prescrizione fatta nel foglio di corsa, e che naturalmente deve essere *vistata* dal macchinista.

Distribuita agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9, 13, 14, 27, 30 e 31.

Istruzione N. 4. (Servizi II, VI, VII, X e XI).

Norme per le riparazioni alle casse-forti delle stazioni.

Premesso che in relazione all'Ordine Generale N. 29-1905 (punto H, pagina 13) la custodia delle chiavi delle casse-forti resta affidata alle Casse Compartimentali, le stazioni, per le riparazioni che occorreranno alle casse-forti che hanno in dotazione, osserveranno le seguenti norme:

1° Qualora le serrature o le chiavi delle casse-forti si guastino od avvenga che le chiavi vadano smarrite, oppure che rimangano, per dimenticanza, chiuse nell'interno delle casse, non si dovrà in alcun modo tentare l'apertura di queste, nè provvedere direttamente alla riparazione dei guasti o alla fabbricazione di nuove chiavi.

Nei casi anzidetti le stazioni dovranno limitarsi a dare sollecito avviso telegrafico del fatto alla Divisione da cui dipendono, la quale farà ritirare dalla Cassa Compartimentale il piego contenente i dupli delle chiavi ed invierà sul posto un incaricato coi dupli stessi, provvedendo, ove occorra, a richiedere alla Divisione della Trazione e Materiale l'invio sopra luogo di un Operaio delle Officine del Materiale Rotabile o delle Officine dei depositi Locomotive, che si metterà a disposizione dell'agente in possesso dei dupli delle chiavi, sotto la cui respon-

Digitized by Google

sabilità eseguirà i lavori, che gli verranno ordinati, con le norme in appresso indicate.

2° L'operaio, se è possibile, provvederà subito alla riparazione occorrente e diversamente smonterà la serratura o toglierà lo sportello, sempreché questo possa essere tolto senza danneggiare le pareti della cassa. La serratura o lo sportello con le relative chiavi, (originali e dupli) dovranno essere spediti alla Divisione del Movimento e Traffico, la quale affiderà le riparazioni ad una Ditta della città ove ha sede, tenendo celato il nome della stazione alla quale appartiene la cassa-forte ; e perciò avrà cura di farvi togliere i cartellini della spedizione, o qualsiasi altra indicazione che possa far conoscere la località mittente. Perchè non abbiano a succedere scambi nella restituzione, contrassegnerà gli oggetti con un numero o con una lettera.

La serratura o lo sportello, dopo riparati, saranno ritirati con le relative chiavi dall'incaricato della Divisione, che ne curerà la restituzione alla stazione, disponendo affinchè l'Operaio delle Officine si rechi sul posto per la montatura.

3° Qualora i guasti rendessero impossibile l'apertnra di una cassa, l'operaio non dovrà mai ricorrere a rottura od a perforazione delle pareti di essa, nè ad alcun'altra operazione che possa danneggiarla, ma dovrà limitarsi a dichiarare la necessità di trasportare la cassa intera al luogo di riparazione. Ove la cassa fosse fissata al muro, si dovrà ricorrere al Sorvegliante del Mantenimento per l'isolamento della medesima. La natura dei guasti verrà accertata all'atto dell'apertura della cassa presso la Ditta che sarà incaricata di ripararla.

4° Nel caso di smarrimento delle chiavi, dovendosi, per ovvie ragioni, cambiare i congegni della chiusura, l'operaio smonterà la serratura, che verrà, insieme col duplo della chiave smarrita, spedita alla Divisione.

5° Ogni volta che occorra la riparazione della serratura dovrà essere compilato un verbale in due esemplari, da firmarsi dal Capo della stazione, dall'incaricato della Divisione e dall'operaio.

Nel verbale dovrà essere specificata chiaramente la natura del guasto, dovranno esservi indicati il numero e la condizione delle chiavi e quegli altri particolari che possano servire a

Digitized by Google

chiarire il fatto, a stabilire le responsabilità per gli eventuali addebiti al personale ed a completare la descrizione delle operazioni compiute.

6° Allorquando la cassa-forte sia da spedirsi chiusa e contenga valori, sarà dal Capo stazione consegnato all'Incaricato della Divisione un elenco. compilato anche in via approssimativa, dei valori contenutivi, affinchè sia possibile a quest'ultimo di provvedere all'accertamento necessario, col concorso di due impiegati di fiducia, designati dal signor Capo della Divisione.

Con la scorta del detto elenco l'Incaricato e i due impiegati della Divisione assisteranno presso la Ditta riparatrice all'apertura della cassa-forte, ritireranno i valori e gli oggetti in essa contenuti, stendendone verbale dettagliato in doppio esemplare, sul quale dovranno porsi in evidenza le differenze che venissero riscontrate in confronto dell'elenco.

Cio fatto, la Divisione spedirà i valori e gli oggetti, con regolare gruppo in servizio, alla stazione cui appartiene la cassa-forte che ne accuserà subito ricevuta.

Dei due esemplari del verbale anzidetto uno sarà incluso nel gruppo su accennato, l'altro resterà presso la Divisione, insieme con la copia autentica dell'elenco dei valori.

7. Il congegno delle chiavi di una cassa-forte, la cui serratura debba, per qualsiasi ragione, ripararsi, dovrà essere sempre cambiato.

Per accertarsi che tale cambiamento abbia effettivamente avuto luogo, l'incaricato della Divisione si recherà all'Officina della Ditta appena questa abbia informato che le riparazioni ordinate sono state eseguite, e, con diligenza, sotto la propria responsabilità, dovrà provare, col duplo, che la vecchia chiave non agisca più nella serratura. Quindi darà alla Ditta il benestare, affinchè essa possa eseguire le modificazioni occorrenti al duplo antico, per renderlo duplo della chiave modificata, o costruirne uno nuovo quando il congegno non fosse modificabile.

8. La cassa-forte riparata sarà spedita a cura della Divisione alla stazione cui appartiene. Se sarà stata fatta la riparazione della sola serratura, questa sarà spedita come gruppo valore.

Digitized by Google

La Divisione ritirerà dalla Ditta riparatrice tutte le chiavi della cassa a mezzo del suo incaricato, il quale consegnerà gli oggetti riparati alla stazione cui competono. Quando si tratti di rimettere a posto una serratura, vi si dovrà provvedere con l'Operaio delle Officine.

Chi riceve le cose riparate, dovrà subito accertarsi del loro perfetto funzionamento.

I dupli delle chiavi che ritirerà l'incaricato, dovranno chiudersi in apposita busta.

La busta verrà suggellata a ceralacca, pesata, contrassegnata col bollo ad umido della stazione e munita della data e delle firme dell'incaricato e dell'agente che ha in consegna la cassa-forte, per essere poi, a cura della Divisione, consegnata alla Cassa Compartimentale.

Di tutte le operazioni accennate si compilerà, in contraddittorio fra il Capo stazione e l'incaricato della Divisione, un verbale in due esemplari, uno dei quali dovrà rimanere dentro la cassa-forte e l'altro dovrà essere ritirato dall'Incaricato della consegna.

9. La richiesta dell'Operaio alle Officine del Materiale Rotabile o alle Officine dei Depositi Locomotive, a sèconda degli accordi che, in via preventiva, verranno presi fra le Divisioni del Movimento e Traffico e quelle della Trazione e Materiale, dovrà essere fatta con la commissione L. 369, sulla quale si dovrà indicare il numero del partitario a cui deve far carico, in definitiva, la spesa, perchè il Servizio X possa contabilizzarla direttamente sui propri riassunti, a norma dell'Ordine di Servizio N. 127-1910.

I pagamenti delle riparazioni alle Ditte private saranno fatti col fondo di scorta delle Divisioni per importi minimi e con mandati di pagamento, per somme di qualche entità, contabilizzando in un caso e nell'altro gli importi a carico delle spese dirette per le stazioni (Riparazione del materiale d'inventario).

10. Per quanto concerne la Divisione del Movimento e Traffico di Venezia, avuto presente che i duplicati delle chiavi delle casse-forti di quel Compartimento sono custodite dalla Cassa di Bologna, si prescrive che le stazioni richiedano alla Sezione del Movimento e Traffico di Bologna il duplo della

Digitized by Google

chiave e la avvertano dei guasti alle serrature delle casse-forti, dirigendo il telegramma, per norma, anche alla Divisione suddetta.

La Sezione di Bologna, in seguito alle richieste che le perverranno, provvederà nei modi stabiliti, al ritiro dei dupli delle chiavi da quella Cassa, trasmettendoli alla stazione richiedente come gruppo valore, annunciando telegraficamente alla Divisione di Venezia gli estremi della spedizione.

La Divisione medesima manderà subito un suo incaricato e, quando occorra, l'Operaio delle Officine e provvederà, a seconda delle circostanze, alle riparazioni a mezzo dell'industria privata, con tutte le modalità specificate nei precedenti articoli.

Le stazioni non dovranno aprire il gruppo valore contenente il duplo della chiave se non sia presente il detto incaricato.

I duplicati delle chiavi, ad operazioni compiute, dovranno essere restituiti con le garanzie prescritte, dall'incaricato della Divisione di Venezia alla Sezione di Bologna, che li consegnerà alla Cassa.

11. Resta stabilito che le spese causate dallo smarrimento delle chiavi o dalla loro dimenticanza nell'interno della Cassa potranno essere poste a carico degli agenti responsabili, colpevoli di trascuratezza.

Con la pubblicazione della presente Istruzione cessa di avere effetto qualsiasi altra disposizione contraria precedentemente in vigore su tale materia.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

Circolare N. 8 V. (SERVIZIO VII).

Inventario generale dei carri al giorno 15 Settembre 1910.

Il giorno 15 Settembre 1910 si dovrà eseguire un inventario generale - *per serie e quantità* - dei carri in rimanenza nelle stazioni ed *in viaggio* alle ore 17.

I Capi Stazione dovranno quindi provvedere che per le ore 17 del predetto giorno venga eseguita una constatazione sui binari di stazione, o di deposito fuori stazione , nelle Squadre di Rialzo, nei depositi, negli stabilimenti raccordati, nei recinti delle dogane, nelle cave, ecc.:

a) di tutti i carri di proprietà dello Stato portanti la sigla F. S., compresi quelli fuori servizio perchè etichettati, e quelli in temporanea consegna al Mantenimento ed alle Costruzioni, siano essi in composizione ai treni materiali o no;

b) di tutti i carri presi in noleggio dalla nostra Amministrazione;

c) dei carri appartenenti alle ferrovie estere e secondarie italiane.

Dovranno invece escludersi i carri esistenti nelle Officine, che saranno inventariati a cura di queste ultime, ed i carri di *proprietà privata* siano essi con sigla F. S. (numerati dal 900.000 in avanti) o con sigla di altra Amministrazione ferroviaria estera o secondaria italiana.

Per l'accertamento dei carri giacenti sui binari alla dipendenza di altri Servizi, i Capi-Stazione prenderanno preventivi accordi coi reggenti i depositi, le Squadre di Rialzo, ecc., che da parte loro provvederanno perchè venga facilitato il compito degli Agenti di stazione incaricati della constatazione.

L'inventario, da eseguirsi, come più sopra è detto, per *quantità* dovrà essere tenuto distinto nel modo indicato dall'apposito prospetto.

Ad evitare omissioni e duplicati nell'inventario di cui trattasi si prescrive quanto appresso:

Digitized by Google

Le stazioni eseguiranno l'inventario di tutti i carri che si trovano giacenti nella stazione e sue adiacenze, compresi quelli che alle ore 17 si trovano, nella stazione originaria, in composizione ai treni pronti a partire, e quelli che alle ore 17 precise vi giungeranno con treni che nella stazione terminano la loro corsa.

Sarà invece da inventariarsi alle ore 17, a cura dei capitreno, tutto il materiale da merci dei treni che a quell'ora si trovano effettivamente in viaggio, anche se essi, all'ora stessa, siano fermi in qualsiasi stazione.

Il capo conduttore di detti treni compilerà il prospetto inventariale, avendo cura di trascrivere nello stesso anche il numero o la lettera del treno, e la stazione dove il treno si trovava fermo alle 17 o le due stazioni fra le quali a quell'ora stessa era in viaggio

Il prospetto verrà spillato al foglio veicoli, consegnato alla stazione terminale del treno e da questa rimesso alla Delegazione Circolazione Veicoli della propria circoscrizione.

E' fatto perciò obbligo alle Sezioni del Movimento di rimettere in tempo ai Capi Conduttori principali un adeguato quantitativo di moduli predisposti pei necessari prospetti inventariali, ed ai Capi Conduttori principali di fornire a tutti i capi conduttori dei treni (merci e viaggiatori, se in composizione di questi ultimi vi sono o vi possono essere carri) che per ragioni di orario devono trovarsi in viaggio alle ore 17.

Pei treni che, secondo l'órario, alle ore 17 dovrebbero aver terminata la corsa, ma che, a cagione di ritardi, si trovano ancora in viaggio provvederà all'inventario la stazione terminale del treno, - quale sia per essere l'ora d'arrivo -.

E' fatto però obbligo al Capo Conduttore di avvisare il Capo Stazione che il materiale non fu ancora inventariato.

La stazione farà apposita annotazione sul prospetto inventariale, indicando l'ora di arrivo del treno.

Le Sezioni del Movimento e le Divisioni senza Sezioni, entro il 18 Settembre comunicheranno alla Delegazione Veicoli una distinta di tutti i treni - ordinari, straordinari, supplementari - che alle ore 17 del 15 Settembre si trovavano in viaggio; le Delegazioni accerteranno che per ogni treno sia stato regolarmente compilato il prospetto inventariale, e per quelli

Digitized by Google

mancanti ne daranno avviso al Servizio Centrale VII che procederà disciplinarmente verso i responsabili.

Le Divisioni senza Sezioni e le Sezioni distaccate, riassumeranno i dati d'inventario e li comunicheranno, in una alle distinte inventariali, alle rispettive Delegazioni Veicoli.

Le risultanze inventariali verranno riportate dalle stazioni sul Mod. 302/701 del giorno 15 rettificandone le situazioni relative *alla rimanenza effettiva in stazione* senza tener conto delle differenze che fossero per risultare dalle registrazioni della giornata.

Le stazioni confinanti colle ferrovie corrispondenti faranno risultare, per quanto riguarda il materiale in servizio da e per le citate ferrovie, i soli carri di altre Amministrazioni che al momento dell'accertamento sono in nostra consegna, ed i carri dello Stato non ancora consegnati alle Ferrovie predette o da questa a noi già consegnati.

Si raccomanda ai Capi Stazione di affidare l'incarico di questo inventario ad Agenti pratici, e di sorvegliare rigorosamente le operazioni, affinchè l'inventario stesso venga eseguito con la dovuta esattezza

Distribuita agli agenti delle classi 3, 4, 7, 8, 9, 11, 14, 15, 16, 17.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Digitized by Google

Elenco delle stazioni alle quali devono distribuirsi tre esemplari del prospetto " Inventario carri "

Acqui
Alessandria
Ancona
Arezzo
Arona
Asti
Avellino
Bari
Barletta
Battipaglia
Belluno
Benevento
Bergamo
Bologna
Bologna Scalo Pr.
Bra
Brescia
Brindisi
Bussoleno
Caltanissetta
Cancello
Casale M.
Caserta
Castelbolognese
Castellammare A.
Catania
Ceva
Chiasso
Catanzaro Marina
Chiusi
Chivasso
Civitavecchia
Colico
Como S. Giovanni
Cormons
Cosenza
Cremona
Cuneo
Domodossola
Emboli
Fabriano
Faenza
Ferrara
Firenze C. M.
» P. P.
» S. M.
Foggia
Foligno
Forlì
Gallarate
Genova P. B.
» P. P.
» P. C.
» P.
Grosseto
Lecce
Lecco
Livorno M.
» S. M.
» Torretta
Lucca
Luino
Mantova
Messina C.
Mestre
Metaponto
Milano C.
» Lamb.
» P. G.
» P. R.
» P. S.
» P. T.
» (transito) la Librera
Modena
Monza
Mortara
Napoli
» Scalo Inf.
» Scalo Maritt.
Nizza Monferrato
Novara

Digitized by Google

Novi Ligure
Novi S. Bovo
Padova
Palermo
Parma
Pavia
Piacenza
Piadena
Pisa C.
Pistoia
Pontebba
Potenza Inferiore
Ravenna
Reggio Emilia
Reggio Calabria
Rimini
Rogoredo

Roma Termini
» Trastevere
» Tuscolana
Ronco
S. Benigno
S. Limbania
Salerno
Sampierdarena
» forni
» scalo
Savona L.
» Mare
Seregno
Sestri Ponente
Siracusa
Sondrio
Spezia

Taranto
Terni
Torino P. N.
» P. S.
» Smistamento
Torre Annunziata C.
Tortona
Treviglio
Treviso
Udine
Venezia Mare
» S. Lucia
Ventimiglia
Vercelli
Verona P. Vescovo
Vicenza
Voghera

Digitized by Google

ANNO III - N. 36. 8 SETTEMBRE 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, settembre 1910 - Tip. Ditta L. Cecchini - 0.75

Digitized by Google

Errata-Corrige

Nell'allegato alla **Circolare N° 69-1910**, (*Boll.* 31), nella intestazione della colonna 6ª, invece di « *Mobilia in genere* », leggasi: « *Merci in genere* ».

Digitized by Google

LEGGE *n. 579 del 21 luglio 1910 che converte in legge i Decreti Reali sul terremoto del 28 dicembre 1908* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Sono convertiti in legge i seguenti RR. decreti emanati, su proposta dei ministri competenti, in virtù della facoltà concessa al Governo del Re dall'art. 14 della legge 12 gennaio 1909 n. 12, prorogata colla legge 16 dicembre 1909, n. 791:

R. decreto 14 gennaio 1909, n 16, col quale venne autorizzato il prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste di L. 25,000 in aumento al capitolo n. 15 del bilancio della guerra, oltre la cifra consolidata (allegato *A*).

R. decreto 14 gennaio 1909, n. 17, concernente le pensioni agli inscritti al Monte pensioni dei maestri elementari e resi inabili al servizio a causa del terremoto (allegato *B*).

R. decreto 16 gennaio 1909, n. 20, autorizzante proroga del termine per la presentazione dei conti ai funzionari delegati nelle provincie di Reggio Calabria e di Messina (allegato *C*).

R. decreto 21 gennaio 1909, n. 31 riguardante l'iscrizione del capitolo n. 57-*bis* nel bilancio del fondo per il culto con la dotazione di L. 150,000 da prelevarsi dal fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine e da quello per le impreviste del bilancio medesimo (allegato *D*).

R. decreto 7 febbraio 1909, n. 73 riflettente la denuncia dei funzionari di ciascun Ministero presunti morti nei luoghi colpiti dal terremoto (allegato *E*).

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale del Regno*, n. 196 del 23 agosto 1910.

Digitized by Google

R. decreto 1° gennaio 1909, n. 6 che proroga la scadenza delle cambiali e dei biglietti all'ordine pagabili dai debitori residenti nelle provincie di Messina e Reggio Calabria.

R. decreto 27 gennaio 1909, n. 25, che autorizza il Governo del Re a collocare fuori ruolo quei magistrati e funzionari di cancelleria degli uffici di Messina e Reggio Calabria dei quali non si ha più notizia dopo il disastro del 28 dicembre 1908 e dà disposizioni per le loro famiglie.

R. decreto 21 gennaio 1909, n. 31, che autorizza nella parte straordinaria del bilancio dell'Amministrazione del Fondo per il culto per l'esercizio 1908-909 l'iscrizione della somma di L. 150,000 per le spese agli edifici ecclesiastici e per l'esercizio del culto nei luoghi danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

R. decreto 28 gennaio 1909, n. 32, che, in seguito al terremoto del 28 dicembre 1908, autorizza l' applicazione temporanea di magistrati e funzionari di cancelleria nel distretto di Corte di appello di Messina e nel circondario di Reggio Calabria.

R. decreto 31 gennaio 1909, n. 33, che in seguito al terremoto del 28 dicembre 1908, stabilisce le norme pei procedimenti civili davanti agli uffici giudiziari di Messina, Reggio Calabria e Palmi.

R. decreto 5 febbraio 1909, n. 37. per la ricostituzione della giustizia ordinaria nelle provincie di Messina e Reggio Calabria.

R. decreto 28 febbraio 1909, n. 128. che aggiunge un ultimo capoverso all'art. 1 del R. decreto 5 febbraio 1909, n. 37 circa la ricostituzione della giustizia nelle provincie di Messina e Reggio Calabria.

R. decreto 11 marzo 1909, n. 134, riguardante la prestazione di giuramento e la immissione in funzione dei magistrati della Corte d'appello di Messina.

R. decreto 11 marzo 1909, n. 135 che provvede allo scrutinio dei funzionari di cancelleria di Messina.

R. decreto 11 marzo 1909, n. 136 per il rilascio dei certificati penali alle persone nate nei circondari di Messina, Palmi e Reggio Calabria.

R. decreto 21 marzo 1909, n. 177, che nell'interesse della proprietà del commercio e dell'industria stabilisce norme ec-

Digitized by Google

cezionali a deroga del Codice di commercio e di altre leggi nei territori danneggiati dal terremoto.

R. decreto 31 gennaio 1909, n. 71, relativo al personale dell'Università di Messina e delle scuole medie governative di Messina, Reggio Calabria ed altri luoghi gravemente danneggiati dal terremoto.

R. decreto 7 febbraio 1909, n. 107, per l'istituzione di Borse di studio e sussidi di giovani appartenenti a famiglie di Comuni calabresi e siciliani danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

R. decreto 28 febbraio 1909, n. 137, relativo all'estensione dell'esonero del pagamento delle tasse universitarie.

Due RR. decreti del 17 gennaio 1909, n. 30, e del 18 marzo 1909, n. 181, contenenti provvedimenti speciali per le assicurazioni nei Comuni delle provincie di Messina e di Reggio Calabria danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

R. decreto 7 febbraio 1909, n. 70, col quale le attribuzioni della Commissione forestale provinciale di Reggio Calabria, di cui all'art. 70 della legge 25 giugno 1906, n. 255, vennero deferite all'ispettore forestale del ripartimento fino a che la Commissione stessa fosse stata in grado di riprendere le sue normali funzioni.

R. decreto 7 febbraio 1909, n. 64, col quale è stata sciolta l'Amministrazione del Consorzio obbligatorio per l'industria solfifera siciliana, ed è stato nominato un Regio commissario per la temporanea gestione del Consorzio stesso.

R. decreto 17 gennaio 1909, n. 36, col quale si è provveduto alla ricostituzione dell'insegnamento agrario, industriale e commerciale nelle provincie di Messina e di Reggio Calabria, danneggiate dal terremoto del 28 dicembre 1908.

R. decreto 7 febbraio 1909, n. 59, col quale vennero accordate franchigie daziarie per gli oggetti offerti in dono pel soccorso dei danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

R. decreto 7 febbraio 1909, n. 60, col quale venne concessa la importazione in franchigia alle case mobili, destinate nei luoghi colpiti dal terremoto, ed ai materiali acquistati dallo Stato per costruirle.

R. decreto 1° aprile 1909. n. 194, che estende le disposizioni dell'art. 26, ultimo capoverso, della legge 25 giugno 1906,

n. 255, a tutti gli atti e contratti relativi alle opere che saranno eseguite a cura dello Stato, delle Provincie, dei Comuni, nonchè del Comitato di soccorso, per riparare i danni cagionati dal terremoto.

R. decreto 15 aprile 1909, n. 212, contenente provvedimenti per gli esattori e per i contribuenti dei Comuni danneggiati dal terremoto.

R. decreto 25 febbraio 1909, n. 91 (allegato *A*), relativo alla riduzione delle sezioni dei collegi elettorali politici di Messina I e Messina II.

R. decreto 18 marzo 1909, n. 161, col quale le operazioni della leva di terra sulla classe 1889, nei luoghi più gravemente colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908, sono state rimandate al tempo della leva sui nati del 1890.

R. decreto 28 gennaio 1909, n. 68, concernente l'accertamento da parte degli ufficiali del genio civile o del genio militare, dei fabbricati dei quali sia necessaria in tutto o in parte la demolizione o il puntellamento o altre piccole riparazioni a tutela della incolumità pubblica, nei Comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908.

R. decreto 6 febbraio 1909, n. 44, che autorizza lo sgombro delle macerie e dei materiali caduti o che potessero ancora cadere sulle aree pubbliche nei Comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908.

R. decreto 6 febbraio 1909, n. 45, col quale è data facoltà al ministro dei lavori pubblici di delegare la Direzione generale delle ferrovie dello Stato per gli acquisti nel Regno ed all'estero di materiali e provviste d'ogni genere occorrenti per la riparazione dei danni del terremoto del 28 dicembre 1908.

R. decreto 28 febbraio 1909, n. 118, relativo all'assunzione temporanea, alla dipendenza del Ministero dei lavori pubblici, di ingegneri, aiutanti ed assistenti provvisori per l'esecuzione dei lavori dipendenti dal terremoto del 28 dicembre 1908.

R. decreto 18 marzo 1909, n. 159, portante norme pei trasporti sulle ferrovie dello Stato, occasionati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

R. decreto 18 aprile 1909, n. 193, col quale sono approvate le norme tecniche ed igieniche per le riparazioni, ricostruzioni e costruzioni nuove degli edifici pubblici e privati nei Comuni

Digitized by Google

colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908 o da altri precedenti e sono elencati quelli nei quali è obbligatoria la loro osservanza.

R. decreto 18 aprile 1909, n. 213, che autorizza il prelevamento di 10 milioni dai fondi di cui all'art. 2 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, per provvedere ad opere di interesse locale nei Comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908,

R. decreto 18 aprile 1909, n. 216, portante norme per la concessione di baracche e di aree e per la distribuzione di materiali da costruzione nei luoghi colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908.

R. decreto 25 aprile 1909, n. 217, che dichiara di pubblica utilità i lavori occorrenti nei Comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 per costruzione di baracche e di edifici per apertura, prolungamento ed ampliamento di strade e piazze e per condutture di acqua potabile.

R. decreto 6 maggio 1909, n. 255, portante disposizioni circa il risarcimento dei danni cagionati dalle demolizioni nei luoghi colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908.

R. decreto 6 maggio 1909, n. 264, portante norme per la dichiarazione di pubblica utilità degli impianti di stabilimenti industriali e commerciali nei paesi colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908.

R. decreto 4 luglio 1909, n. 570 che provvede al collaudo dei materiali e mezzi d'opera acquistati per riparare ai danni causati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

R. decreto 15 luglio 1909, n. 542, col quale sono estese a tutti i comuni della Calabria e dei circondari di Messina e Castroreale, della provincia di Messina, le norme tecniche ed igieniche approvate col R. decreto 18 aprile 1909, n. 193, e sono indicate per alcuni Comuni le località per le nuove costruzioni e le ricostruzioni.

R. decreto 29 luglio 1909, n. 619 concernente le concessioni e l'alienazione delle aree espropriate ed occupate temporaneamente dallo Stato nei territori dei Comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908.

R. decreto 3 agosto 1909, n· 600, concernente il funzionamento dei Collegi arbitrali istituiti con R. decreto 6 maggio 1909, n. 255.

R. decreto 3 settembre 1909, n. 643, che autorizza l'assunzione in servizio temporaneo, per la trattazione degli affari dipendenti dal terremoto del 28 dicembre 1908 di dieci funzionari amministrativi e di otto funzionari di ragioneria col titolo rispettivamente di segretari e di ragionieri straordinari.

R. decreto 27 settembre 1909, n. 683, riguardante la immissione definitiva in possesso delle baracche concesse dalle Commissioni locali ai danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

R. decreto 5 novembre 1909, n. 727, che dispone dal 1° novembre 1909 la cessazione dalle funzioni delle Commissioni locali nominate ai termini del R. decreto 18 aprile 1909, n. 216.

R. decreto 7 novembre 1909, n. 728, che stabilisce disposizioni per le aree di proprietà privata da sgombrare nei centri urbani di Messina e di Reggio Calabria.

R. decreto 3 agosto 1909, n 647, concernente l'impiego dei fondi concessi dall'art. 1° della legge 12 gennaio 1909, n. 12 e dalle leggi 15 aprile 1909, n. 188 e 4 luglio 1909, n. 421.

R. decreto 6 ottobre 1909, n. 700, concernente la estensione alla provincia di Catanzaro delle disposizioni degli articoli 8, comma 4, ed 11, comma 2, della legge 12 gennaio 1909, n. 12.

R. decreto 7 agosto 1909, n. 608, concernente speciali norme e provvedimenti per il personale insegnante ed assistente della R. Università di Messina.

R. decreto 3 giugno 1909, n. 480, che autorizza la continuazione dell'iscrizione di fondi a favore dell'Università di Messina.

R. decreto 18 novembre 1909, n. 753, col quale è stato autorizzato il comune di Messina a riscuotere provvisoriamente i dazi di consumo in tutto il territorio comunale col regime dei Comuni aperti (allegato *A*).

R. decreto 25 novembre 1909, n. 821, concernente provvedimenti a favore dei ricevitori e commessi dei Banchi di lotto e dei titolari e commessi delle rivendite di privative danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 (allegato *B*).

R. Decreto 5 novembre 1909, n. 722, concernente la costituzione del Consorzio per la concessione dei mutui ai danneg

Digitized by Google

giati dal terremoto del 28 dicembre 1908, della Calabria e della Sicilia.

R. decreto del 2 maggio 1909, n. 549, che sospende la riscossione dei debiti per semestralità verso gli Istituti di credito fondiario garantiti dai beni immobili siti nei Comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

R. decreto del 27 giugno 1909, n. 586, che stabilisce norme per agevolare il ricupero e l'eventuale destinazione dei depositi e dei pegni giacenti presso le Casse di risparmio e i Monti di pietà nei luoghi colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908.

R. decreto 16 agosto 1909, n 614, che istituisce due succursali della sezione temporanea dell'Istituto « Vittorio Emanuele III » nei capoluoghi delle provincie di Cosenza e di Reggio Calabria.

R. decreto n. 607 del 3 agosto 1909 col quale fu prorogato il termine stabilito per la presentazione dei titoli e dei documenti ai concorsi per i posti vacanti d'insegnante nelle scuole elementari per le provincie danneggiate dal terremoto.

R. decreto 3 agosto 1909, n. 631, col quale furono dispensati dal pagamento della tassa di esame di maturità e di licenza dalle scuole elementari gli alunni appartenenti a famiglie danneggiate dal terremoto del 28 dicembre 1908.

R. decreto 15 aprile 1909, n. 439, relativo alle modificazicni apportate ai servizi marittimi delle isole Eolie in seguito al disastro del 28 dicembre 1908.

R. decreto 18 novembre 1909, n. 738, che istituisce una Commissione per l'accertamento dei danni avvenuti in seguito al terremoto del 28 dicembre 1908 per la loro liquidazione.

RR. decreti 16 dicembre 1909, n. 775, 23 gennaio 1910, n. 26, e 3 febbraio 1910, n. 44, con i quali si stabiliscono norme speciali per la revisione delle liste elettorali per l'anno 1910, dei Comuni delle provincie di Messina e di Reggio Calabria danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

R. decreto 2 settembre 1909, n. 699, che istituì nella città di Messina e di Reggio Calabria un ufficio per la custodia dei valori, titoli ed oggetti preziosi già rinvenuti e che saranno rinvenuti fra le macerie degli edifici danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 (allegato *A*).

Digitized by Google

R. decreto 30 dicembre 1909, n. 831, col quale vennero prorogate al 30 giugno 1910 le disposizioni del R. decreto 15 aprile 1909, n, 221, relative alle indennità di missione da corrispondersi agli impiegati civili che prestano servizio nei Comuni compresi nell'elenco di cui all'art. 1 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, e venne autorizzata la iscrizione nei bilanci dei vari Ministeri della complessiva somma di L, 1,464,000 necessaria per corrispondere le indennità medesime, ed ottenuta mediante prelevamento dal conto corrente di cui alle leggi 15 aprile 1909, n. 188, e 4 luglio 1909, n. 421 (allegato *B*).

R. decreto 30 gennaio 1910, n. 42, col quale venne autorizzato il prelevamento di L. 80,000 dal conto corrente di cui alle leggi 15 aprile 1909, n. 188 e 4 luglio 1909, n. 421 e la iscrizione nel bilancio del Ministero dell'istruzione pubblica della detta somma per provvedere alle spese di ricupero e di conservazione degli oggetti di antichità e di arte dei paesi colpiti dal erremoto del 28 dicembre 1908 (allegato *C*).

R. decreto 25 novembre 1909, n. 756, emanato in virtù della facoltà attribuita al Governo del Re dalla legge 12 gennaio 1909, n. 12.

Art. 2.

All'art. 10 del R. decreto 5 febbraio 1909, n. 37, va aggiunto il seguente comma:

« In tutti i casi predetti non vi è pregiudizio alla rivalsa delle spese per i creditori espropriati ».

Art. 3.

Dopo il secondo comma dell'art 8 del R. decreto 31 gennaio 1909, n. 71, va aggiunto il comma seguente:

« L'esonerazione di cui nei comma precedente potrà anche accordarsi agli studenti delle provincie di Messina e di Reggio Calabria, i quali erano inscritti prima del 28 dicembre 1908 nelle altre Università od Istituti superiori del Regno.

Art. 4.

All'art. 2 del R. decreto 15 aprile 1909, n. 212, va aggiunto il seguente comma:

Digitized by Google

« Per le imposte non rimborsate gli esattori dei detti circondari non potranno procedere durante il 1909 ad esecuzioni immobiliari, ma tale sospensiva non pregiudica i loro diritti di privilegio ».

Art. 5.

All'art. 4 del R. decreto 18 marzo 1909, n. 161, va aggiunto il seguente comma:

« Agli effetti dell'articolo medesimo la permanenza alle armi degli inscritti che saranno arruolati in prima categoria non avrà in ogni caso durata inferiore a quella dei militari con ferma di un anno ».

Art. 6.

L'art. 26 delle norme tecniche ed igieniche obbligatorie allegate al R. decreto 18 aprile 1909, n. 193, resta così modificato:

« Tolto il caso di un piano regolatore che disponga altrimenti, le ricostruzioni sono permesse nei primitivi allineamenti, ma le case non possono avere che il piano terreno e il piano superiore e non superare l'altezza di metri 10 a meno che, a norma degli articoli 2, 3 e 22, non possa consentirsi un numero di piani ad un'altezza maggiore ».

Art. 7.

All'art. 2 del R. decreto 15 luglio 1909, n. 542, in rapporto al comune di Martirano all'indicazione: « Piano della Croce sul versante nord-est del monte Faggio », resta sostituita quest'altra: « Adiacenze di Martirano costrutto dopo il terremoto del 1905 ».

Art. 8.

All'art. 3 dello stesso R. decreto 15 luglio 1909, n. 542, in rapporto al comune di Martirano dopo le parole: « sede dell'abitato preesistente », si aggiungono queste altre: « al terremoto 1905 ».

Digitized by Google

Art. 9.

All'art. 4, sempre dello stesso R. decreto 15 luglio 1909, n. 542, di seguito all'ultimo comma si aggiungono le parole: « dell'art. 3 »,

Art. 10.

All'art 2 del R. decreto 5 novembre 1909, n. 722, nel penultimo comma, alle parole: « ai depositi » si sostituiscono le parole: alle attività ».

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo di Stato, sia inserita nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Racconigi, addì 21 luglio 1910.

VITTORIO EMANUELE

LUZZATTI — FANI — RAINERI — SACCHI — SPINGARDI — TEDESCO — CREDARO — FACTA — CIUFFELLI.

Visto, *Il Guardasigilli:* FANI.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 232. (Servizio VIII).

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 102-1910).

A datare dal 15 Settembre 1910, la condizione N. 5 della tariffa speciale di transito del percorso italiano, a pag. 230 del 15° supplemento alla tariffa diretta italo-svizzera, deve essere annullata e sostituita dalla seguente nuova avvertenza:

« 5 — I prezzi stabiliti per le spedizioni senza vincolo di peso non sono applicabili alle merci voluminose, pesanti meno di 200 kg. per metro cubo. Le spedizioni a vagone completo di almeno 5 o 10 tonnellate, composte esclusivamente o solo in parte, di merci voluminose, vanno soggette al disposto del paragrafo 5 delle Prescrizioni delle tariffe, ogni qualvolta l'impiego di vagoni di capacità maggiore di quella ordinaria, aventi cioè una lunghezza superiore a metri 5.50, sia stato *richiesto dal mittente* ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 233. (Servizio VIII).

Tariffa locale interna sicula n. 220 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 61-1910).

Col 15 settembre 1910 la tariffa locale interna sicula n. 220 P. V. verrà estesa ai trasporti di pietra, calce viva, ecc., in partenza dalla stazione di S. Teresa di Riva.

Nella intestazione della detta tariffa deve pertanto essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Circolare N. 72. (Servizio VII).

Permessi d'entrata nelle stazioni.

La stazione di Orsara di Puglia, della linea Foggia-Napoli, è stata ammessa alla vendita dei biglietti d'ingresso di seconda categoria, sotto l'osservanza delle norme in vigore.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

PALI ASCENDENTI

da Faenza a { Chiasso, Milano, Piacenza } — da Reggio E. a { Piacenza, Brescia, Milano }

STAZIONI		XXX	XXXII	XXXIV	XXXVI	XXXVIII	XL	XLII	XLIV	XLVI	XLVIII	L	LII
Faenza		**9016**	**9030**	**9002**	**6046**	**9020**	**9032**	**9006**	**9022**	**6048**			
	p.	7.24	16 48	22.55	4 7	10 43	21 15	1.25	12 27	19 51			
Bologna	a.	10.45	19 23	1 21	6 17	13 6	23 42	3 27	15 7	21.46			
		P.M. 5026	**8884** rit.	**6046**	**8870**	**8878**	**P.M. 5020**	**P.M. 5022**	**8880**				
	p.	12 10	19 20	2 15	6 50	15 —	0 1	4 —	16 40	22 25			
Modena	a.	13 45	20 42	4 24	8 12	17 3	1 23	7 36	19 14	23 52			
			9038				**8862**						
	p.	13 55	21 8	4 32	9 —	17 14	2 24	7 45	20 25	0 10			
Reggio Emilia	a.	14.50	↓	5.27	9.55	18.9	4 —	8.44	21.21	1.5			
											8884	**P.M. 5024**	**8882**
	p.	14.55		5.35	10.38	18.17	4.40	9.28	21.30	1.30	0 15	7 10	22 40
Parma	a.	15.56		6 36	12.16	20 3	5 41	10 30	22 31	2 31	1.16	8 11	23 41
		P.M. 3852		**8828**	**8872**			**P.M. 3850**		**6068**		**8830**	
	p.	16.40		7 27	13 —	21 5	6 10	11 10	22.40	2 40	1 30	9 5	0 40
Piacenza	a.	↓		↓	16 15	23 2	9 5	13 2)	0 37	5 22	3.27	↓	2 37
	p.				16 50	23 30	9 40						3 —
Milano P. R.	a.				20.9	2 15	14 45						5.35
	p.												
Mantova	a.		0.16										
	p.		2.19										
Verona P. N.	a.		3.54										
			P.M. 3712										
	p.		3.55										
Piadena	a.	18 50	↓	8.46								11 48	
	p.	19.20		9.44								12.13	
Brescia	a.	22.35	6 15	12 50								15 —	
		8668	**8672**	**8676**									
	p.	6 20	11 40	16 20									
Bergamo	a.	10 30	14 33	18 35									
		8606 in rit.	**8608**										
	p.	10 30	18 20	19 10									
Seregno	a.	12 40	20 35	21 47									
		8532	**8538**	Lecco **8628**									
	p.	13.25	21 20	6 25									
Chiasso	a.	16 25	23 45	11 25									

Digitized by Google

CONDOTTE SUSSIDIARIE

Allegato C
alla Circolare N. 9v - 1910.

Ascendenti

STAZIONI		XXIVz da Rimini a Milano P.R.	XXXVIIIz da Modena a Milano P.R.	XLz da Modena a Milano P.R.
Rimini	a.	3.8 arrivo della XXIV		
		9158		
	p.	4.11		
Ferrara	a	10.6		
		9260		
	p.	12.17		
Padova	a.	15.45		
		8730		
	p.	17.8		
Modena	a.	↓	17.3 arrivo della XXXVIII	1.25 arrivo della XL
		↓	**9034**	**9026**
	p.	↓	17.48	4.20
Verona	a.	21.20	23.32	↓
		P. Vesc. **8726**	P. Nuova **8739**	↓
	p.	22.35	1.6	↓
Mantova	a.	↓	↓	7.4
		↓	↓	**8896**
	p.	↓	↓	8.30
Cremona	a.	↓	↓	11.4
		↓	↓	
	p.	↓	↓	11.18
Codogno	a.	↓	↓	12.26
		↓	↓	**8864**
	p	↓	↓	14.15
Brescia	a.	2.28	4.35	↓
	p.	2.40	5.45	↓
Milano P. R.	a.	6.20	9.45	16.45

Discendenti

STAZIONI		Iz da Milano P.R. a Rimini	Vz da Chiasso a Modena	XIz da Milano P.R. a Modena
Chiasso			**8535**	
	p.		17.35	
Seregno	a.		19.41	
			8615	
	p.		20.40	
Bergamo	a.		23.34	
			8663	
	p.		3.56	
Milano P. R.	a.		↓	
		8705	↓	**8727**
	p.	3.5	↓	21.50
Brescia	a.	9.20	6.38	3.13
			8827	**8701**
	p.	9.50	9.30	6.—
Piadena	a.	↓	12.40	↓
		↓	**8901**	↓
	p.	↓	13.40	↓
Mantova	a.	↓	14.50	↓
		↓	**9031**	↓
	p.	↓	15.41	↓
Verona	a.	13.30 (P. Vescovo)	↓	8.49 (P. Nuova)
			↓	**9029**
	p.	15.35 (P. Vescovo)	↓	10.42 (P. Nuova)
Modena	a.	↓	19.10	17.10
	p.	↓	19.30 riprende la V	19.5 riprende la XI
Padova	a.	20.48		
		9245		
	p.	2.35		
Ferrara	a.	5.32		
		9159		
	p.	6.30		
Ravenna	a.	10.12		
		9165		
	p.	11.47		
Rimini	a.	14.10 riprende la I		

Digitized by Google

Pladena	p.	19.20	↓	9.44
Brescia	a.	22 35	6 15	12 50
		8668	**8672**	**8676**
	p.	6 20	11 40	16 20
Bergamo	a.	10 30	14 33	18 35
		8606 in rit.	**8608**	
	p.	10 30	18 20	19 10
ieregno	a.	12 40	20 35	21 47
		8532	**8538**	Lecco **8628**
	p.	13.25	21 20	6 25
Chiasso	a.	16 25	23 45	11 25

Digitized by Google

da

STAZIONI		II	IV	VI	VIII
Brindisi		9706	9710	9714	971
	p.	0 2	2.30	3.42	8.1
	a.	4,52	7 57	11.30	13.3
Bari					
	p.	5.34	8.14	11.43	14.1
	a.	8.46	12.1	14.57	17.–
Barletta				7152	
	p.	9.—	12.37	16.10	18.3
Foggia	a.	13.13	16.58	18.41	22.4

da

STAZIONI		XVIII	XX	XXII	XXI
Foggia		9112	9114	9118	91[illegible]
	p.	2.31	4.24	10. –	12.4
	a.	11.7	13.44	19.19	21.[illegible]

Digitized by Google

CONDOTTE PRINCIPALI DISCENDENTI

da Chiasso, Brescia, Milano a Brindisi

STAZIONI		I	III	V	VII	IX	XI
Chiasso							**8535**
	p.						17.35
Seregno	a.						19.41
							8615
	p.						20.40
Bergamo	a.						23.34
							8663
	p.						3.56
Brescia	a.						6.38
						P.M. 3851	**8827**
	p.					5	9.30
Piadena	a.					7.2	12.40
	p.					7.30	13.26
Milano P. R.	a.					↓	↓
		8863	**8865**	**8873**	**8877**		
	p.	19.45	23.25	5.20	12.25		
Piacenza	a.	23.30	2 20	10.10	15.30		
	p.	1.20	3.—	11.40	16.—		
Parma	a.	3.30	5.10	13.40	19.—	9.45	16.6
						8869	**8887**
	p.	3.58	6.25	14.50	21.—	10	17
Modena	a.	6.4	10.10	19.24	0.29	13.28	18.58
			6043				
	p.	7.59	11.—	19.30	0.40	13.45	19.5
Bologna	a.	9.20	12.15	20.50	1.40	15.42	20.—
		9021	**9023**	**9031**	**9007**	**9027**	**9029**
	p.	10.55	12 40	21.45	3.50	16.40	20.15
Faenza	a.	12.36	14.49	23.5	5.53	18.22	21.56
					9011		**9033**
	p.	13.19	15.40	23.9	7.37	19.17	23.29
Rimini	a.	16.3	18.56	0.49	11.2	22.22	1.56
	p.	16.29	19.8	1.13	11.46	23.42	2.27
Ancona	a.	21.46	22 35	4.6	18.29	3.46	6.13
		9051	**9053**	**9059**	**9073**	**9057**	**9061**
	p.	0.8	1.29	6.37	20.34	4.4	10.28
Sambenedetto del Tronto	a.	3.43	5.35	11.27	0.37	8.46	16.7
						M.C. 8201	
	p.	3.54	6.11	11.50	1.46	9.5	16.20
Castellamare Adriatico	a.	7.31	9.3	14.57	4.30	10.59	18.37
		9109	**9111**	**9115**	**9107**	**9113**	**9119**
	p.	9.—	10.52	15.41	6.5	13	20.4
Foggia	a.	19.18	20.36	1.—	15.33	22.11	5.11
		7153	**9715**	**9699**	**9711**	**9693**	**9701**
	p.	21.42	22.57	4.51	17.10	2.2	8.57
Bari	a.	2.39	4.35	13.43	0.15	8.10	16.19
		9713					**9703**
	p.	3.5	5.4	14.1	1.25	8.19	18.1
Brindisi	a.	10.40	13.16	20.41	6.10	16.10	23.21

Digitized by Google

da Brindisi a Foggia.

STAZIONI		II	IV	VI	VIII	X	XII	XIV	XVI				
Brindisi		**9706**	**9710**	**9714**	**9716**	**9692**	**9696**	**9700**	**9704**				
	p.	0 2	2.30	3.42	8.15	10.40	14.42	19.44	21.5				
Bari	a.	4,52	7 57	11.30	13.37	17.47	21.43	1.2	4.2				
	p.	5.34	8.14	11.43	14.16	20.19	22.23	1.43	4.35				
Barletta	a.	8.46	12.1	14.57	17.—	22.13	1.8	5.11	7.27				
				7152				**9702**					
	p.	9.—	12.37	16.10	18.32	22 19	1.30	6.52	7.49				
Foggia	a.	13.13	16.58	18.41	22.41	2.3	4.48	10.30	11.4				

da Foggia a Faenza.

STAZIONI		XVIII	XX	XXII	XXIV	XXVI	XXVIII						
Foggia		**9112**	**9114**	**9118**	**9120**	**9104**	**9108**						
	p.	2.31	4.24	10. –	12.45	18.11	23.52						
Castellamare Adriatico	a.	11.7	13.44	19.19	21.54	3.5	8.19						
		9078	**9080**	**9058**	**9066**	**9070**	**9074**						
	p.	13.24	14.26	20.49	0.56	4.58	9.40						
Ancona	a.	21.10	23.21	3.49	9.45	12.22	18.37						
		9016	**9022**	**9028**	**9032**	**9006**	**9014**						
	p.	22.51	2.20	6.33	12 5	15 50	21.3						
Rimini	a.	3.8	6.32	12.24	15.45	21.27	1.49						
	p.	3.46	8.31	12.44	17.6	21.59	2 7						
Faenza	a.	7.12	11.37	15.35	21.2	1.19	5.43						

Digitized by Google

Circolare N. 9.V (Servizio VII).

Vendemmia 1910.

(Vedi Ordine di Servizio N. 235-1909)

Le disposizioni contenute nell'Ordine di Servizio N. 235 del 1909 restano tutte in vigore, salva l'eccezione, al punto 26, che le stazioni della tratta Mortara-Vigevano-Corsico non possono effettuare spedizioni di uve e mosto a carro completo per Milano P. T.

Colla presente Circolare s'impartiscono istruzioni completive all'Ordine di Servizio stesso, che riguardano la vendemmia del corrente anno.

Distinzione per gruppi dei carri provenienti dalle Puglie.

Per facilitare le manovre di scomposizione e ricomposizione dei treni merci, i carri di uva e mosto provenienti dalle Puglie, vengono distinti nei sette gruppi seguenti:

1° gruppo: — carri per oltre Foggia fino Bologna riuniti per destinazione; carri per oltre Bologna verso Poggio Rusco e verso Bagni della Porretta.

2° gruppo: — carri per oltre Rimini verso Ferrara.

3° gruppo: — carri per oltre Bologna fino Parma raggruppati per destinazione; carri per oltre Modena verso Mantova e per oltre Parma verso Spezia raggruppati rispettivamente pel transito di Modena e di Parma.

4° gruppo: — carri per oltre Parma fino Chiasso (via Piadena-Brescia-Bergamo-Seregno o via Modena-Mantova Verona-Brescia).

5° gruppo: — carri per oltre Parma fino Piacenza riuniti per destinazione; carri per oltre Piacenza verso Voghera.

6° gruppo: — carri per oltre Piacenza fino Milano P. Romana riuniti per destinazione.

7° gruppo: — carri per oltre Milano P. R.

Le stazioni mittenti dei trasporti di cui si tratta, dovranno applicare a ciascun lato dei vagoni e sulle apposite tabelle una etichetta col numero, in cifre arabiche, del gruppo che viene assegnato al carro, in relazione alla sua destinazione.

Digitized by Google

Per rendere più sollecita e sicura la scelta di tali numeri, il personale interessato sarà munito di un libretto tascabile, nel quale sono elencate, in ordine alfabetico, le stazioni comprese nei sette gruppi precitati, coll'indicazione, in corrispondenza al nome di ciascuna località, del numero del gruppo alla medesima assegnato.

Condotte principali fra le Puglie e l'Alta Italia.
Condotte ascendenti.

A differenza di quanto si praticò in passato, la numerazione e le funzioni delle condotte ascendenti (vedasi allegato A), variano in quest'anno a seconda delle stazioni da cui hanno origine.

Ciò allo scopo di rendere più sollecita la partenza dei trasporti dai luoghi di produzione, di semplificare il servizio di manovra nei transiti principali di Bologna, Modena, Parma, Piacenza ed evitare così ritardi nella resa della merce a destino.

Le otto condotte in partenza da Brindisi, II, IV, VI, VIII, X, XII, XIV, XVI, non saranno vincolate ad alcuna condizione di composizione.

Delle 6 in origine da Foggia, tre, XX, XXII, XXVI, dovranno avere un carico costante di tonn. 900 ed i carri riuniti per gruppi. Le altre tre, XVIII, XXIV, XXVIII, dovranno avere un carico costante di tonn. 650, però senza condizioni nella loro composizione.

La stazione di Faenza provvederà al completo riordino delle precitate sei condotte di Foggia, e in un coi carri che tratterrà dagli altri treni ordinari o facoltativi, all'infuori di quelli che costituiscono le condotte stesse, formerà tre serie di altre condotte che avranno termine rispettivamente a Chiasso, Milano P. R. e Piacenza.

Le tre condotte della prima serie, XXX, XXXII, XXXIV, dovranno essere composte esclusivamente con carri del gruppo 4°. Di queste, due seguiranno la via Parma-Piadena-Brescia-Bergamo Seregno; la terza sarà invece instradata per la via di Modena-Mantova-Verona-Brescia e colla stessa si faranno partire soltanto carri del 4° gruppo diretti a Rezzato

Digitized by Google

ed oltre, verso Brescia-Chiasso. Quest'ultima dovrà effettuarsi però solo quando in uno stesso giorno abbiano avuto luogo le due prime.

Le tre condotte della serie seconda, XXXVI, XXXVIII, XL, dovranno essere composte esclusivamente con carri dei gruppi 3° e 5°; le tre della terza serie, XLII, XLIV e XLVI, con carri dei gruppi 6° e 7°. S'intende che i carri componenti ciascuna condotta dovranno essere rispettivamente riuniti per le destinazioni comprese nei gruppi 3°, 5°, 6° e 7°.

In partenza da Reggio Emilia si istituiranno tre condotte, XLVIII, L, LII, allo scopo di svincolare il maggior lavoro derivante dalla vendemmia del Reggiano da quello delle Puglie. Analogamente a quanto si è prescritto per le condotte in partenza da Faenza, la condotta L dovrà essere composta esclusivamente con carri del gruppo 4°; la XLVIII, con carri dei gruppi 3° e 5°; la LII, con carri dei gruppi 6° e 7°.

I carri del 1° e del 2° gruppo, in partenza da Foggia e dalle stazioni successive, dovranno essere aggiunti ai treni ordinari o straordinari (escluse però le 6 condotte sopra citate) e mantenuti raggruppati per destinazione.

La stazione di S. Severo per l'inoltro dei propri trasporti che non trovassero posto nei treni di passaggio, potrà effettuare treni straordinari richiedendo in tempo a Foggia il personale e le macchine occorrenti.

Condotte discendenti.

Le condotte principali discendenti (vedasi allegato B), fin dalla stazione di origine, dovranno essere composte esclusivamente di carri vuoti, ovvero carichi di recipienti vuoti, mantenendo gli uni distinti dagli altri.

Non si ammetterà quindi che con queste condotte si facciano viaggiare carri carichi di altre merci, che non siano per imballaggio.

Inoltro dei carri serbatoi vuoti a Foggia.

Per l'invio dei carri serbatoi vuoti diretti a Foggia, le stazioni della linea Milano-Bologna-Ancona si varranno rispettivamente

Digitized by Google

dei treni 6509 e 6507. La stazione di Falconara resta incaricata di trattenere tutti quelli che viaggiassero eventualmente con altri treni, onde farli proseguire su Foggia coi predetti due convogli 6509 e 6507.

Condotte sussidiarie alle principali.

Perchè l'inoltro dei carri contenenti uve o mosti e del materiale vuoto diretto a prendere carico nelle Puglie, possa procedere regolarmente anche nei casi in cui, o per soverchia affluenza di trasporti, o per altri motivi imprevedibili, restasse incagliato il servizio sulla linea Rimini-Bologna-Parma-Piacenza-Milano, anche in quest' anno si sono predisposte sei condotte sussidiarie alle principali: I^z, V^z, XI^z, XXIV^z, XXXVIII^z, XL^z, il cui orario risulta dall'allegato C.

Queste condotte verranno attivate solo in casi di necessità assoluta ed esclusivamente per iniziativa e dietro accordi delle Divisioni di Movimento interessate, le quali dovranno impartire tutte le disposizioni necessarie per regolarne il funzionamento.

Istradamento sulla Porrettana dei carri ora deviati sulla Faentina.

A cominciare dal 5 settembre, i carri provenienti da stazioni delle linee Milano-Bologna e Verona-Mantova-Modena, diretti a Firenze ed oltre (e viceversa), i quali attualmente sono istradati sulla linea Faentina, riprenderanno temporaneamente, e non oltre il 31 Ottobre, la via normale Bologna-Porretta-Pistoia.

Foglio veicoli unico per ogni condotta.

Ogni condotta deve essere scortata da un unico foglio veicoli in tutto il suo percorso, pur quando segue l'orario di diversi treni.

Sui fogli stessi debbono però figurare, oltrechè i numeri delle condotte, quelli di tutti i treni che le costituiscono.

Digitized by Google

Per quanto riguarda i trasporti eccezionali della vendemmia che si svolge sulle linee:

Alessandria-Bra
Alessandria-Acqui
Alessandria-Casale
Ovada-Acqui-Asti
Castagnole-Asti-Casale
Novi-Tortona-Castel S. Giovanni

restano ferme le disposizioni di massima concretate lo scorso anno.

Le Divisioni interessate dovranno impartire alle stazioni le istruzioni di dettaglio necessarie e prendere fra loro accordi non solo pel sollecito inoltro dei trasporti di uva e mosti, ma anche per assicurare alle località di produzione una fornitura di materiale adeguato ai bisogni.

Uso dei serbatoi di proprietà privata, inscritti nel parco F. S. ed in parchi esteri.

Si raccomanda in ispecial modo alle stazioni di curare con ogni mezzo la rapida e regolare circolazione dei carri serbatoi privati, di accelerare le operazioni di carico e di scarico o di consegna agli stabilimenti raccordati, di dare con prontezza esecuzione alle disposizioni degli aventi diritto circa l'invio e la consegna di detti carri, di evitarne indebite soste nelle stazioni, di dare — in casi di guasti dei serbatoi — immediatamente il prescritto avviso al proprietario del carro e della merce a mezzo della stazione di deposito o, se trattasi di serbatoi esteri, a mezzo del transito d'entrata che risulta da apposita etichetta, nonchè d'impedire che detti veicoli siano utilizzati da chi non ha diritto, ed in generale la scrupolosa osservanza delle prescrizioni contenute nel Regolamento per i carri privati (Ordine Servizio N. 83 — Boll. Uff. N. 14-1908).

Per quanto riguarda i carri privati inscritti in parchi esteri, si richiamano le prescrizioni di tariffa in servizio diretto fra l'Italia e la Germania (Parte *B* § 13), e quello fra l'Italia e la Svizzera (15° supplemento § 13), e si rammenta che è ammessa la loro introduzione in Italia solo per portare carico dall'Estero o per prendere carico in Italia destinato all'Estero.

Digitized by Google

Resta quindi assolutamente vietata la loro utilizzazione per trasporti in servizio interno o cumulativo italiano. In caso venissero presentate siffatte spedizioni, le stazioni non le accetteranno e daranno contemporaneo avviso telegrafico al Servizio Centrale VII.

I carri privati esteri entrati in Italia, non possono rimanervi più di tre mesi, perciò, in caso venisse sorpassato tale termine per fatto del proprietario, le stazioni dovranno gravare sulla lettera di porto la tassa di cent. 7 ½ per carro-chilometro di percorso a vuoto, tanto per l'andata, se entrati vuoti, quanto per il ritorno, se entrati carichi. È ammesso che tali serbatoi, entrati da un transito internazionale, escano poi da un altro, ma per il percorso a vuoto in Italia, eventualmente maggiore di quello a carico, le stazioni graveranno sulla spedizione per l'Estero (o per la stazione internazionale di confine) la tassa sopradetta, sia che il maggior percorso a vuoto si riferisca al viaggio dal transito alla stazione interna, come da questa al transito d'uscita. Tale tassa di cent. 7 ½ per carro-chilometro deve pure applicarsi negli altri casi di maggiori percorsi eseguiti nell'interno per conto e disposizioni dei proprietari dei carri, compreso il caso di veicoli entrati vuoti ed usciti poscia sempre vuoti per mancanza di carico; nel quale caso la tassa dovrà riferirsi ad entrambi i percorsi.

La presente sostituisce le Circolari N. 7[v] ed 8[v], pubblicate nei Bollettini Ufficiali N. 36 e 39-1909.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

Anno III - N. 37. **15 Settembre 1910**

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali:
Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata:***

Roma, settembre 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75

Digitized by Google

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 234. (SERVIZI VII e XI).

Attivazione del sistema di blocco, nei due sensi di marcia dei treni, fra le stazioni di Roma-Termini e di Monterotondo; degli apparati centrali per la manovra dei soli segnali nella stazione di Sette Bagni e di Monterotondo e sistemazione del segnalamento di protezione di quest'ultima verso Fara Sabina.

(Vedi Ordine di Servizio N. 199-1910).

Dalle ore 17 del 26 Settembre 1910 verrà attivato fra le stazioni di Roma-Termini (ex Tre Archi) e di Monterotondo della linea Roma-Firenze, l'esercizio col sistema di blocco nei due sensi di marcia dei treni. Verranno inoltre attivati gli apparati centrali per la manovra dei soli segnali nelle stazioni di Sette Bagni e di Monterotondo essendo già, come da Ordine di Servizio n. 199-1910, attivati gli apparati centrali per la manovra dei deviatoi e dei segnali nella stazione di Portonaccio ed esistendo da tempo quello di Roma-Termini (ex Tre Archi).

I posti di blocco sono situati come segue:

Stazione di Roma Term. (Tre Archi) Cabina	Km.	1 + 620	Posto di blocco	N.	1
» » Portonaccio (Cabina B)	»	4 + 220,55	» » »	»	2
» » » (» A)	»	5 + 040,09	» » »	»	3
» » Settebagni (F. V.)	»	16 + 332	» » »	»	4
» » Monterotondo (F. V.)	»	25 + 582,85	» » »	»	5

Dalla data suddetta il segnale a disco di 2ª Categoria a protezione della stazione di Monterotondo verso Fara Sabina, verrà sostituito da un semaforo di 1ª categoria preceduto da un semaforo di avviso.

Nello schizzo allegato sono indicati:

a) I vari posti di blocco col loro numero progressivo.

b) Tutti i segnali che dalla data suddetta saranno in funzione sul tratto Roma-Monterotondo;

Digitized by Google

c) Le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

I segnali della linea interessata che sullo schizzo non sono indicati come segnali di avviso sono di 1ª categoria.

Il presente Ordine di Servizio sostituisce, per quanto riguarda lo schizzo degli impianti della stazione di Portonaccio, l'Ordine di Servizio N. 199-1910.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 11, 15 e 16 del Compartimento di Roma.

Ordine di Servizio N. 235. (SERVIZIO VIII).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 225-1910)

Colla data del 1° settembre 1910 la stazione di Rosenberg, i. Oberpfalz è stata ammessa alla tariffa eccezionale N. 1 (metalli), serie *d*, *h* e *p* del servizio italo-germanico.

In conseguenza di tale ammissione le attuali indicazioni per detta stazione, pag. 345 del 16° supplemento alla tariffa diretta, vengono annullate e sostituite come appresso:

Bay.	Rosenberg i. Oberpfalz	Amberg (1)	578	623	604	—

Alla pagina 491 della citata tariffa eccezionale N. 1, ristampatasi col 23° supplemento, sarà da introdursi, a suo posto, il nome della stazione stessa, coi relativi prezzi per quintale:

Tariffa eccezionale N. 1

		d	h	p
Rosenberg i. Oberpfalz . .	Pino . . .	7.01	3.85	1.99
	Chiasso . .	7.51	4.13	2.13
	Peri . . .	3.67	2.82	1.80

Digitized by Google

Col 15 Settembre 1910 la stazione di Dörenthe della ferrovia Teutoburger Wald viene ammessa al servizio diretto italo-germanico con soli prezzi per la tariffa eccezionale N. 1 (Metalli e prodotti dell'industria metallurgica).

Di conseguenza nell'elenco delle stazioni a pag. 302 della tariffa diretta sarà da aggiungersi a suo luogo:

T. W. E.	**Dörenthe** *	—	1036	1080	1125	—

* Ammessa soltanto ai trasporti di prodotti metallurgici della eccezionale N. 1.

Nella tariffa eccezionale N. 1, ristampatasi col 23° Supplemento, sarà da introdurre a pag. 470 il nome della detta stazione coi prezzi sotto indicati:

TARIFFA ECCEZIONALE N. 1 P. V.

		a	b	c	d	e	f	g	h	i	k	l	m	n	o	p
Dörenthe	Pino.	8.82	8.65	8.65	8.65	1.95	4.95	4.95	4.95	3.46	3.46	3.46	3.00	2.63	2.56	2.56
	Chiasso.	9.31	9.10	9.10	9.10	5.22	5.22	5.22	5.22	3.65	3.65	3.65	3.19	2.77	2.69	2.69
	Peri.	9.37	8.39	7.39	6.80	5.65	5.65	4.90	4.90	3.91	3.72	3.45	2.92	2.92	2.91	2.89

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 236. (Servizi VII e XI).

Apertura all'esercizio della stazione di Milano S. Cristoforo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 103-1907)

Dal giorno 20 Settembre 1910, verrà aperta all'esercizio sulla linea Milano-Mortara, fra le stazioni di Milano P. Ticinese e Corsico, la stazione di Milano S. Cristoforo, munita dei seguenti impianti:

Digitized by Google

Fabbricato viaggiatori al Km. 10+496,50 a destra nel senso da Milano a Mortara;

Binari di corsa: due, compresi fra le progressive chilometri 9+936,50 e km. 11+066,50, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi, della lunghezza utile di m. 1000, e serviti da due marciapiedi lunghi m. 150 ciascuno;

Fascio di binari per ricovero e smistamento treni e *due distinti fasci di binari* per carico e scarico diretti, allacciati questi ultimi alla prima linea verso Milano P. Ticinese l'uno, verso Corsico l'altro con deviatoio incontrato di punta rispettivamente dai treni pari e dispari;

Segnali di protezione: due semafori a due ali di I categoria (preceduti da semaforo ad un ala di III categoria a metri 720 quello verso Milano P. Ticinese e a m. 750 quello verso Corsico) situati entrambi alla distanza di m. 250 dal rispettivo deviatoio e, come i semafori di III categoria, a destra rispetto ai treni in arrivo. L'ala superiore del semaforo di I categoria, lato Milano P. Ticinese, comanda ai treni diretti al fascio dei binari merci, l'altra ai treni diretti ai binari di corsa; l'ala superiore del semaforo di I categoria, lato Corsico, comanda ai treni diretti ai binari di corsa e l'altra ai treni diretti al fascio merci;

Ufficio telegrafico incluso nei circuiti 4205 e 4401 con la chiamata S. C.

Dalla stessa data il disco di II categoria di protezione della stazione di Corsico, lato Milano S. Cristoforo, verrà spostato da sinistra a destra dei treni ai quali comanda, senza però variarne la distanza dal rispettivo deviatoio estremo, e saranno tolti d'opera i segnali e gli impianti di sicurezza a protezione dei raccordi con la Società Officine Elettro Ferroviarie e con la Società Navigli, restando così abrogato l'Ordine di Servizio N. 103-1907.

La nuova stazione di Milano S. Cristoforo sarà provvisoriamente abilitata ai trasporti di merci a vagone completo a G. V., a P. V. Acc., a P. V. Ord. e di veicoli, eseguiti per conto delle seguenti Ditte:

— Società Anonima « Officine Elettro Ferroviarie »
— » Navigli.
— » Ceramica Richard Ginori.

Digitized by Google

— Società Anonima « A. Besozzi ».
— » Italo-Platense.
— » Anonima Milano.
— » Siry Chamon e C.
— Impresa Puricelli.
— Magazzini Generali Regione S. Cristoforo.
— Ditta « Pietro Beccaro ».
— » « G. Bonomi di A. ».
— » « Cavallotti Cesare Stefano ».
— » « Momo e C. ».
— » « Biroli ».
— » « Guscetti e Ossola ».
— » « Toselli ».
— » « Sessa Luigi ».

Dalla data di apertura all'esercizio la stazione di Milano S. Cristoforo attuerà la gestione contabile, attenendosi per i relativi elaborati e scritturazioni alle norme di cui all'Ordine di Servizio N. 160-1909 ed eseguirà giornalmente i versamenti alla Cassa Compartimentale di Milano.

Pertanto il nome di tale stazione colla indicazione della lettera *A* dovrà essere riportato a pagina 875 dell'Ordine di Servizio N. 275-1908 compreso nel Bollettino ufficiale N. 38 stesso anno.

In relazione a quanto sopra saranno da introdursi nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (Edizione 1° luglio 1908), nei Prontuari manoscritti in uso nelle gestioni merci, nel « Prontuario delle distanze da Reggio Calabria e da Villa S. Giovanni, ecc. (Ediz. 1° luglio 1902), e nella « Prefazione Generale all'Orario di Servizio 1° maggio 1910 » (parte seconda), le aggiunte risultanti dall'allegato al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 237. (Servizio VII).

Trasporti per conto servizi. Tasse di sosta.

Malgrado le molte raccomandazioni fatte, è sempre rilevante il numero dei carri, carichi di spedizioni per conto dei Servizi dell'Amministrazione, che sostano lungo tempo sui bi-

Digitized by Google

nari dei magazzini, dei depositi e delle stazioni, in attesa dello scarico.

Premesso che l'Ordine di Servizio N. 50 - 1909 già stabilisce che ai trasporti in servizio per conto delle Imprese debbansi applicare le tasse di sosta, da riscuotersi come se si trattasse di trasporti ordinari, e che per questi non resta quindi che di raccomandare la rigorosa applicazione delle tasse suddette, essendo stato stabilito, per ovviare il suaccenato inconveniente, che anche agli altri trasporti in servizio debbasi applicare una tassa di sosta per dar modo di addebitarle ai responsabili delle ingiustificate giacenze, a partire dalla data del presente Ordine di Servizio, dovranno osservarsi le seguenti disposizioni:

1°) — nessun trasporto a carro completo per conto od a richiesta dei Servizi dell'Amministrazione deve effettuarsi senza essere scortato da apposito documento, salvo le eccezioni di cui all'art. 3 dell'Ordine di Servizio N. 50-1909;

2°) — non si dovrà concedere ai Servizi l'uso dei carri ordinari se non viene fatta, come praticasi per i trasporti in conto privato, regolare richiesta al Capo stazione;

3°) — non si dovrà omettere nè ritardare il recapito delle lettere di avviso;

4°) — il termine utile per lo scarico delle spedizioni a carro completo è quello indicato nell'art. 117 delle Tariffe, per gli avvisi recapitati a domicilio, e quello per il carico della merce, lo stesso termine a partire dall'avviso della messa a disposizione del carro;

5°) — le tasse di sosta per i trasporti richiesti dai Servizi dell'Amministrazione dovranno essere conteggiate quale importo del nolo perduto tanto per i carri carichi non scaricati, quanto per i carri vuoti chiesti e non caricati nel termine indicato al punto 4°, nella misura di L. 2,00 per carro e per giorno a cominciare da quello successivo al giorno in cui scade il termine utile per lo scarico o per il carico;

6°) — gli addebiti delle tasse di sosta saranno notificati dal Servizio del Movimento e Traffico ai Servizi per conto dei quali sono fatti i trasporti;

7°) — a tal uopo le stazioni, all'atto dello svincolo delle

Digitized by Google

spedizioni a carro completo, esporranno chiaramente sui relativi bollettini di consegna, oltre le necessarie indicazioni inerenti alle spedizioni, il numero dei giorni di sosta e l'ammontare che sarebbe dovuto.

Inoltre, sul libro di svincolo modulo I-406, allorchè viene rilasciata la firma di quitanza — in conformità dell'art. 16 dell'Ordine di Servizio N. 50 - 1909 per la riconsegna della spedizione, dovrà indicarsi, nello spazio in bianco corrispondente, ed in modo visibile al firmatario, l' ammontare della tassa di sosta, pari a quella esposta sul bollettino di consegna.

Allo scadere di ogni quindicina — e cioè il 1° ed Il 16 di ogni mese — le stazioni dovranno riassumere in apposito elenco — raggruppandole per Servizio — tutte le indicazioni degli estremi delle richieste e dell'ammontare delle tasse di sosta, comunicandolo poscia, in piego a parte, alle rispettive Sezioni o Divisioni senza Sezioni per la notifica alle corrispondenti Sezioni o Divisioni degli altri Servizi; mentre per le soste di carri che fanno carico al Servizio VI, le notifiche dovranno farsi ai rispettivi Depositi Combustibili, Magazzini ed Agenzie.

Ad evitare contestazioni fra i Servizi si raccomanda di considerare in sosta soltanto i carri che furono posti in condizione di essere caricati o scaricati. Per soste precedenti dovute a ritardo nelle manovre, per quelle che si riferiscono ai trasporti in conto servizio del Movimento e Traffico, ed infine per le soste che non fossero state addebitate ai Servizi, le Divisioni e Sezioni procederanno contro i responsabili, o coll'addebitare ad essi l'importo delle soste stesse nei casi assimilati ai trasporti per conto degli altri Servizi, o disciplinarmente negli altri casi

Le Divisioni senza Sezioni e le Sezioni dovranno impartire quelle ulteriori disposizioni di dettaglio che riterranno necessarie affinchè non abbiano a sfuggire le maggiori soste che eventualmente si verificassero dopo lo svincolo e consegna del carro per lo scarico.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 238. (SERVIZIO VIII).

Servizio diretto Italo-Austro-Ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 181-1910).

Le ferrovie Meridionali Austriache informano che il prezzo di 2,39, modificato in 2,40 (come dall'Ordine di Servizio N. 87-1910) per la classe *A* della relazione Kufstein (S. B.) - Peri transito, deve essere ripristinato in 2,39.

Analoga annotazione sarà pertanto da apportarsi a pag. 268 della tariffa italo-austro-ungarica (edizione 1° agosto 1904).

Inoltre nella tariffa eccezionale N. 29 (ristampata col 6° Supplemento) si dovrà esporre l'asterisco di fronte alla voce « Cotone greggio » posiz. 744/150, completando come segue la nota (3) a piè di pagina.

« *Il documento comprovante la provenienza americana del cotone deve essere esibito al momento della consegna della merce* ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 239. (SERVIZIO VII).

Servizio cumulativo fra la Ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza ed altre ferrovie secondarie italiane.

(Vedi Ordini di Servizio N. 1, 130 e 206-1910).

A datare dal 16 settembre 1910 viene attivato il servizio cumulativo per i trasporti di bestiame a P. V. Acc. e di merci e veicoli a P. V. Ord. fra la Ferrovia Reggio Emilia - Ciano d'Enza e le stazioni delle linee della Società Veneta, esclusa la linea Torrebelvicino-Schio-Arsiero, delle Ferrovie Nord Milano, Verona-Caprino-Garda, Brescia-Iseo e Iseo-Edolo, Cremona-Borgo S. Donnino, Sondrio-Tirano, Valle Seriana, Valle

Digitized by Google

Brembana e Suzzara-Ferrara, in quanto, beninteso, le stazioni delle dette Amministrazioni siano abilitate ai trasporti suaccennati.

Per l'eseguimento e la tassazione dei trasporti suddetti valgono le tariffe e condizioni, nonchè le disposizioni in vigore rispettivamente per il servizio cumulativo con le suaccennate Amministrazioni, restando inteso che per i trasporti di cui trattasi deve essere sempre riscosso il diritto fisso supplementare a favore della Rete dello Stato quale Amministrazione intermedia.

Analoghe aggiunte saranno da introdursi nelle pubblicazioni riflettenti i servizi cumulativi con le Ferrovie secondarie.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 240 (SERVIZIO VIII).

Servizio italo-ungherese, Via Fiume Ancona / Venezia

(Vedi Ordine di Servizio N. 229-1910).

In seguito a nuove comunicazioni pervenute dalle Ferrovie Ungheresi dello Stato, la stazione di *Zàkàny* di cui l'Ordine di Servizio N. 229-1910, deve ritenersi ammessa alla tariffa numero « 23 » e non a quella N. 7.

Inoltre il prezzo della serie *a*, indicato in detto Ordine di Servizio, in frs. 2,42, deve essere rettificato in frs. « 2,45 ».

Distribuita gli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 241. (SERVIZIO VIII).

Circolazione e detenzione degli oli minerali rettificati nelle zone di vigilanza doganale.

(Vedi Ordine di Servizio N. 107-1910).

In forza della Legge N. 519 del 17 luglio 1910, e stato abolito il vincolo della bolletta di legittimazione, o di altro documento equipollente, per la circolazione e la detenzione degli olii minerali rettificati nelle zone di vigilanza doganale.

Digitized by Google

In conseguenza di ciò, devono essere depennati il terz'ultimo alinea dell'art. 205 del Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie (edizione maggio 1910), nonchè il relativo accenno nell'Indice analitico del Regolamento stesso, a pag. 263 ottavo alinea.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9, 15, ai Guarda magazzini, ai Capi squadra alle merci ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 242. (Servizio VIII.)

Servizi internazionali. Ristampa delle tariffe per le operazioni e formalità doganali.

In questi giorni verranno destribuiti come di consueto dall'Ufficio Contabilità Riassuntiva Prodotti di Firenze:

a) il 25° Supplemento alle tariffe italo-germaniche,
b) il 7° Supplemento alle tariffe italo-austro-ungariche,
c) il 22° Supplemento alle tariffe italo-svizzere,
d) il 5° Supplemento alle tariffe italo-belghe.

Tali supplementi che portano rispettivamente la data, i due primi del 1° agosto e gli altri due del 1° ottobre 1910, comprendono esclusivamente la ristampa delle tariffe per le operazioni e formalità doganali presso le dogane di confine italiane ed estere.

Di tali tariffe quelle relative alle Dogane italiane sono in vigore già dal 1° luglio, quelle concernenti le dogane austriache sono in vigore dal 1° agosto e quelle delle dogane svizzere entrano in vigore soltanto col 1° ottobre 1910, come risulta notato di fianco a ciascuna tariffa.

Oltre al solito numero di esemplari le stazioni principali riceveranno una scorta in più per la vendita al pubblico al prezzo di cent. 10 ogni copia.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 243. (SERVIZIO X).

Modificazioni ed aggiunte alle norme per la tenuta delle scorte presso i depositi e le squadre di rialzo della trazione.

(Vedi Ordine di Servizio N. 359-1909).

Essendosi apportate alcune modificazioni ed aggiunte alle norme per la tenuta delle scorte presso i depositi e le squadre di rialzo della Trazione, se ne dà conoscenza coll'unita appendice N. 1 alle norme stesse, della quale verrà fatta inoltre distribuzione a parte a tutti gli uffici ed agenti interessati a cura del Servizio Centrale X.

Ordine di Servizio N. 244. (SERIVZIO VII).

Ammissione di alcuni raccordi industriali delle Ferrovie Nord Milano al servizio cumulativo.

Col 16 agosto 1910 i sottoindicati raccordi industriali della Ferrovia Nord Milano, sono stati abilitati al servizio della P V. O., limitatamente ai trasporti a vagone completo di materiali da costruzione e carbon fossile, ed ammessi pei trasporti stessi al servizio cumulativo con le Ferrovie dello Stato e con le altre Ferrovie Secondarie già in rapporti di servizio cumulativo con le Ferrovie Nord Milano.

Raccordo Keller e Bonelli. — Fornace laterizi, tra le stazioni di Bollate e Garbagnate Milanese;

Raccordo Antonini e C. — Cave sabbia e ghiaia, tra le stazioni di Grandate-Breccia e Camerlata;

Raccordo Masini e Rossi. — Fornace laterizi, tra le stazioni di Ceriano e Cesano Maderno N. S.;

Raccordo Società laterizi Rappold. — Fornaci laterizi, tra le stazioni di Ceriano e Cesano Maderno N. S.;

Raccordo Società laterizi ed affini. — Fornaci laterizi, tra le stazioni di Ceriano e Cesano Maderno N. S.;

Raccordo Fratelli Gualdoni. — Cave sabbia e ghiaia, tra le stazioni di Turbigo e Castano.

Per la tassazione, esecuzione ed istradamento dei trasporti in servizio cumulativo da e per i raccordi suddetti valgono, senza alcuna restrizione, le disposizioni e norme in vigore con le Ferrovie Nord Milano.

Le distanze tassabili dei sopraindicati raccordi dalle stazioni di transito con le Ferrovie Nord Milano, risultano dal prospetto allegato al presente Ordine di Servizio.

In relazione a quanto sopra dovranno essere apportate le opportune variazioni nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 245. (Servizio VIII).

Completamento in stazioni intermedie, del carico di derrate alimentari spedite a P. V. A.

(Vedi Ordine di Servizio N. 15-1910).

Nell'elenco delle Ditte alle quali è stata accordata la facoltà di completare, in stazioni intermedie, il carico dei trasporti di derrate alimentari a P. V. A., pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 2-1905, devesi aggiungere la Ditta Guglielmo e Secondo Tesei di Pedaso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 73. (Servizi VI, VII e X).

Uso obbligatorio dei lenzuoli a sacco nei dormitori dei compartimenti di Venezia e di Milano.

Con riferimento all'Ordine Generale n. 4-1910, si avverte che a partire dal 1° novembre 1910, comincerà l'uso obbligatorio dei lenzuoli a sacco nei dormitori del personale dei Compartimenti di Venezia e Milano, e pertanto si prescrive:

Digitized by Google

1° — Entro 10 giorni dalla data della presente i Capi Deposito Locomotive ed i Conduttori Principali dovranno rassegnare ai propri Uffici superiori una richiesta modulo B-82 intestata al Magazzino Approvvigionamenti di Torino Via Nizza, con allegato elenco, in duplice esemplare, degli agenti dipendenti ai quali devono fornirsi due lenzuoli a sacco (con contributo del 50% da parte dell'Amministrazione in Conto spesa 28 B.) ed una custodia in tela impermeabile (fornitura gratuita per prima dotazione in conto spesa 28 B).

2° — I competenti Uffici di Trazione e Movimento, fatte le debite prenotazioni sul mod. S-209, daranno sollecito corso alle dette richieste B-82. Inoltre in conto della somma preventivata pel 1910-11 pel minuto materiale d'esercizio, emetteranno le richieste F-22 di aumento inventario (da vidimarsi dal competente Ufficio di Ragioneria) di congruo numero di lenzuoli a sacco da assegnarsi in dotazione di ciascun dormitorio agli effetti dell'art. 25 del Regolamento sul Vestiario uniforme e su oggetti di uso personale (appendice N. 4). A detti lenzuoli il Magazzino deve con inchiostro indelebile apporre la marca Ferrovie Stato.

3° — Il custode di un dormitorio all'atto di consegnare ad un agente un lenzuolo dell'Amministrazione perchè se ne serva in mancanza del proprio, gli farà apporre la firma sul bollettario S-208 e gli consegnerà invece il tagliando ricevuta all'atto che da lui poi ritira il lenzuolo.

4° — Per l'applicazione degli art. 25 e 27 del Regolamento sul vestiario uniforme e su oggetti di uso personale, dal competente Capo Deposito Locomotive o Capo Stazione sarà mensilmente rassegnata all'Ufficio superiore una distinta (compilata in base al bollettario S-208) degli agenti ai quali sono stati dati in uso lenzuoli dell'Amministrazione.

L'eventuale ritenuta a senso degli articoli sopracitati deve farsi sui ruoli paga con credito ai conti di entrata 24 D o 25 A-4, secondo trattasi di personale del Movimento o della Trazione.

5° — Una prima somministrazione di moduli S-208 ai Depositi ed alle Stazioni aventi dormitori, sarà fatta a cura degli Uffici di Trazione e Movimento, che ne faranno richiesta

Digitized by Google

con F-19 ai Magazzini Stampe di Bologna e Torino a seconda della circoscrizione.

6° A motivo della provvisoria attuazione del provvedimento ai due soli Compartimenti, le Sezioni del Movimento e della Trazione interessate cureranno — per quanto è possibile — perchè nei dormitori, dove riposa o pernotta anche il personale appartenente a Compartimenti limitrofi sprovvisto di lenzuoli a sacco, vengano assegnate, e possibilmente divise nei vari locali, le brande da servire al personale dei Compartimenti di Milano e di Venezia pel quale è obbligo assoluto l'uso dei lenzuoli a sacco.

Circolare N. 74. (Servizio VIII).

Trasporti militari in conto corrente.

(Vedi Ordine di Servizio N. 176-1908, Circolare 230-238 e 261-1908 e Circolare 6-1909)

Si è accertato che parecchie stazioni non osservano il disposto del punto 7°, 1° capoverso, dell'Ordine di Servizio Numero 176-908, il quale stabilisce tassativamente che sui riassunti delle spedizioni, di fianco alle scritturazioni dei trasporti militari, venga costantemente esposta, in luogo delle tasse, la indicazione — *trasporti militari in conto corrente* — anche in forma abbreviata (T. M. C. C.).

L'omissione dell'indicazione suddetta, potendo dar luogo ad inconvenienti, si fa colla presente nuova e viva raccomanzione alle stazioni di osservare scrupolosamente l'accennata disposizione, non omettendo mai di contrapporre a ciascuna registrazione dei suddetti trasporti tale importante annotazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

Allegato all'Ordine di Servizio N. 236-1910.

Nel volume « **Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato** (Edizione 1° luglio 1908) » si dovranno praticare le sottoindicate aggiunte:

a pag. 56 fra Milano Porta Ticinese e Milano Transito La Librera, inserire:

Milano S. Cristoforo	Milano–Mortara	Milano (Sez. Milano I)	Milano	15	–	–	G(14)	A(14)	O(14)	V(14)	–	S	–	–	–	–	–	–	–	–

riportando in calce la seguente nota:

(14) Ammessa ad effettuare e ricevere trasporti a vagone completo per conto delle seguenti Ditte:

Società Anonima « Officine Elettro Ferroviarie ».
» Navigli.
» Ceramica Richard Ginori.
» Anonima « A. Besozzi ».
» Italo-Platense.
» Anonima Milano.
» Siry Chamon e C.
Impresa Puricelli.
Magazzini Generali Regione S. Cristoforo.
Ditta « Pietro Beccaro ».
» « G. Bonomi di A. ».
» « Cavallotti Cesare Stefano ».
» « Momo & C. »
» « Biroli »
» « Guscetti ed Ossola »
» « Toselli ».
» « Sessa Luigi ».

A pag. 114, nella tabella 15, fra Milano P. Ticinese e Corsico, inserire il nome della stazione di Milano S. Cristoforo con le seguenti distanze:

Milano Cent. P. Garibaldi e scalo Via Farini	11	Abbiategrasso	18	Torreberetti	65
Milano P. Ticinese e scalo Bestiame	4	Vigevano	29	Bozzole Monte	69
Corsico	3	Mortara	42	Valenza	71
Trezzano sul Naviglio. .	7	Olevano	47	Valmadonna.	77
Gaggiano	9	Valle	54	Alessandria	85
		Sartirana	59		

Digitized by Google

A pagina 229, fra Milano Porta Ticinese e Milano Transito La Librera inserire:

Milano S. Cristoforo . .	81-141-29-15	1324	1338

Nella «Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° Maggio 1910 (Parte II)» si dovrà:

A pag. 9 fra i nomi delle stazioni di Milano Porta Ticinese e Milano (Transito) La Librera, inserire:

Milano S. Cristoforo (58) . . .	M	I	28

a pag. 14 aggiungere:

(58) Ammessa ai trasporti a carro completo a G. V., a P. V. Acc. ed a P. V. Ord., esclusi quelli di bestiame, ed ai trasporti di veicoli, per conto delle sole Ditte aventi binari raccordati.

Inoltre il nome della stazione di Milano S. Cristoforo e le indicazioni relative all'instradamento ed alla distanza, dovranno essere aggiunte nel prontuario manoscritto delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni merci.

Le stazioni della linea Milano-Mortara-Alessandria rileveranno la distanza per Milano S. Cristoforo dalla Tabella N. 15 già completata delle indicazioni di cui sopra, le altre stazioni continentali formeranno la distanza per la detta stazione di Milano S. Cristoforo aggiungendo Km. 3 a quella di Milano Porta Ticinese oppure chilometri 2 a quella di Corsico, scegliendo dal confronto la distanza che risulterà più breve, fatta eccezione per la stazione di Milano P. Romana che formerà la nuova distanza su Milano P. Ticinese aggiungendo Km. 4,

L'instradamento da esporti per tale nuova stazione sarà quello della stazione che venne presa per base nella formazione delle distanze.

Le stazioni del Compartimento di Palermo dovranno, nella parte 2ª del Prontuario delle distanze da Reggio Calabria e da Villa S. Giovanni, ecc. (edizione luglio 1902) inserire nelle sedi opportune le seguenti indicazioni:

Rete	STAZIONI	VIA	Distanze chilometriche da	
			Reggio C. Porto	Villa S. Giovanni
S	Milano S. Cristoforo . .	94-109-113-78-99-6-35	1338 *	1324 *

* Distanza complessiva da inserirsi nella colonna intestata « **totale** ».

Digitized by Google

Allegato all' Ord. di Serv. N. 213 - 1910.

Appendice N. 1 alle Norme per la tenuta delle scorte presso i Depositi e le Squadre di rialzo della Trazione.

In ordine a quanto stabilisce l'ultimo alinea del punto 5 delle « Avvertenze » che precedono la nuova Nomenclatura dei Conti, anche pei passaggi di materiali di scorta da una ad altra località di diverso Compartimento, ma dello stesso ramo di Servizio, non occorre procedere ad alcuna contabilizzazione, essendo sufficiente un giro di scrittura interno fra le due Divisioni interessate.

Perciò l'art. 6 delle « Norme per la tenuta delle scorte », allegate all'Ordine di Servizio N. 359-1909, viene così modificato:

« Nessuna contabilizzazione deve essere fatta per i passaggi di materiali « fra Depositi o fra Squadre di rialzo dello stesso o di diverso Compartimento, « bastando che la Divisione dia opportune disposizioni affinchè a cura della « Sezione o del proprio Ufficio di Contabilità, a seconda del caso, venga emessa « apposita nota di giro Mod. L-383, sulla quale dovranno essere trascritti « esattamente i materiali - sia a numero che a peso - coll' indicazione del « loro valore.

« Tale nota deve essere, insieme alla relativa copia velina, trasmessa « dalla Divisione o Sezione cedente (ma sempre pel tramite della Divisione) « alla ricevente, la quale ultima trattiene la copia velina e restituisce la nota « accettata.

« In base alla nota stessa, tanto i cedenti quanto i riceventi, eseguiranno « i carichi e gli scarichi che si renderanno necessari sui documenti relativi « alla tenuta delle scorte a seconda delle località interessate nei passaggi di « cui è parola, tenendo presente che quando trattasi di località di diverso « Compartimento l'ammontare della nota di giro deve essere anche registrato « nell'apposito spazio dei rispettivi rendiconti Mod. L-340 del mese cui si « riferisce.

« L'emissione della nota di giro di cui sopra è in tutti i casi indipendente « dalla compilazione dell'accompagnatoria Mod. L-127, della quale i materiali « debbono essere sempre scortati.

« Presentandosi invece il caso di passaggi di materiali dei Depositi alle « Squadre di rialzo o viceversa, anche di una stessa località, siccome in Nomen- « clatura esistono separati sottoconti e le relative contabilità debbono èssere « comprese nei rispettivi riassunti, alla nota di giro Mod. L-383 occorre so- « stituire l'elenco B-68, da compilarsi in doppio esemplare, per restare a « corredo dei due mandati d'ordine da emettersi:

« — da parte del Ramo cedente, a debito del conto d'ordine 112 ed a « credito del conto di entrata 50/A-1 o B-1 secondo competenza;

« — da parte del Ramo ricevente, a debito rispettivamente del conto di « spesa 74/B-1 o A-1 ed a credito dello stesso conto d'ordine 112.

Digitized by Google

« L'ammontare dei detti mandati deve essere compreso nei rispettivi ren-
« diconti L-340 di contro al titolo: « Movimenti di Magazzino ».

***

Si fa altresì presente che allo scopo di evitare il riporto dal giornale Mod. L-343 di un esercizio a quello dell'esercizio successivo delle richieste semestrali in corso, durante il primo semestre di ciascun anno finanziario, per la tenuta e verifica delle scorte, le località possono fare uso del giornale L-343 in corso e di quello dell'anno precedente.

Digitized by Google

Allegato all' Ordine di Servizio N. 245-1910.

Distanze tassabili dei seguenti raccordi industriali delle Ferrovie Nord Milano, abilitati al servizio merci a piccola velocità a vagone completo di materiali da costruzione e carbon fossile, dalle stazioni di transito delle Ferrovie dello Stato.

INDICAZIONE DEL RACCORDO	LINEA ALLA QUALE APPARTENGONO	TRANSITI								
		Milano La Librera	Camnago	Merone P. N.	Laveno Mombello	Varese	Albate Camerlata	Novara	Busto Arsizio	Seregno
Raccordo Keller e Bonelli . .	Milano-Saronno	12	31	47	64	43	35	53	29	27
Raccordo Antonini e C. . . .	Comune alle linee Como-Varese e Saronno-Como	39	58	74	48	27	4	62	38	36
Raccordo Masini e Rossi. . .	Navara-Saronno-Seregno	25	44	60	59	38	30	47	23	16
Raccordo Società Laterizi Rappold	»	26	45	61	60	39	31	48	24	16
Raccordo Società Laterizi ed affini	»	27	46	62	61	40	32	49	25	16
Raccordo F.lli Gualdoni . . .	»	46	65	81	80	59	51	16	16	42

Digitized by Google

Errata-Corrige

—

Ordine di Servizio N. 224-1910 (*Bollettino 34*). Nel rigo 12° invece di *Dato consenso* ecc. leggasi *Date consenso* ecc.

Ordine di Servizio N. 193-1910 (*Bollettno N. 31*). A pag. 391. Nel 6° capoverso, modificare l'indicazione della portata della bilancia a ponte, indicata di *20* tonnellate, in *30* tonnellate.

Digitized by Google

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . *L.* **4,00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . **„ 8,00**

Digitized by Google

ANNO III - N. 38. 22 SETTEMBRE 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato ❋ ❋

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata:***

Roma, settembre 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C.75

Digitized by Google

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Digitized by Google

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 249-1910.

Nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di servizio » 1° Maggio 1910 (Parte seconda), a pag. 10, di contro al nome di Pieve Fanonica, aggiungere la lettera *B*.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° Luglio 1908) » praticare le seguenti aggiunte:

a pag. 70, fra Pieve di Sori e Pieve Monsummano, inserire:

Pieve Fanonica	Orte-Ancona	Ancona	Perugia	74	V	B	–	–	–	–	–	S	–	–	–	–	–	–	–

a pag. 144, nella tabella polimetrica 74, fra Terontola e Nocera Umbra inserire il nome della stazione di Pieve Fanonica con le distanze risultanti dal prospetto allegato *B*.

a pag. 231 fra Pieve di Sori e Pieve Monsummano, inserire:

Pieve Fanonica	117. 30. 15.	867	881

Digitized by Google

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 219-1910.*

Distanze chilometriche dalla stazione di Pieve Fanonica a quelle sotto-indicate:

Stazioni	Chilometri	Stazioni	Chilometri
Roma Termini e P. Maggiore	176	Ponte S. Giovanni	38
Roma S. Lorenzo	174	Perugia	49
Portonaccio	171	Ellera	59
Sette Bagni	159	Magione	71
Monterotondo.	150	Passignano	80
Fara Sabina	139	Tuoro	85
Poggio Mirteto	127	Terontola	92
Stimigliano.	119	Nocera Umbra	10
Civita Castellana.	106	Caifana	20
Gallese	102	Gualdo Tadino	27
Orte	93	Fossato	33
Nera Montoro	84	Fabriano	49
Narni.	77	Albacina	57
Terni.	64	Serra S. Quirico.	71
Giuncano	52	Castelplanio Cupramontana .	78
Morgnano S. Angelo	37	Montecarotto.	84
Spoleto.	35	Iesi	93
Campello sul Clitunno . . .	25	Chiaravalle.	103
Trevi	19	Castel Ferretti	106
Foligno	10	Falconara Marittima	111
Spello	15	Palombina.	114
Assisi.	25	Ancona	119
Bastia	29		

Digitized by Google

Allegato all'Ordine di Servizio N. 250-1910.

Modificazioni da apportarsi al volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato ». (Edizione 1° Luglio 1908):

a pag. 74

la nota (8) in calce, riguardante la stazione di Portonaccio resta così modificata:

(8) Ammessa in via provvisoria ai trasporti delle merci a vagone completo in servizio interno e cumulativo italiano, esclusi i trasporti di esplosivi ascritti alle categorie 12, 13 e 14 dell'allegato 9 alle tariffe.

a pag. 80

la nota (8) in calce, riguardante la stazione di Roma Porta Maggiore viene soppressa e sostituita dalla seguente:

(8) Limitatamente ai trasporti a carro completo per conto degli stabilimenti raccordati « Officine Meccaniche di Roma » e « Cantiere pel Monumento a Vittorio Emanuele ».

la nota (9) in calce, riguardante lo Scalo di Roma S. Lorenzo deve essere soppressa e sostituita dalla seguente:

(9) Esclusa dai trasporti di merci in genere vincolati a dogana.

Nella nota (10) in calce, riguardante la stazione di Roma S. Paolo, sopprimere l'ultimo periodo che comincia con le parole: « Sono vietate le rispedizioni per Roma Termini, ecc. . . . ».

Il richiamo (11) esposto nella colonna 9 di fronte al nome della stazione di Roma Termini e la corrispondente nota in calce vengono soppressi.

La nota (12) relativa alla stazione di Roma Termini, viene sostituita dalla seguente:

(12) Limitatamente ai trasporti eseguiti in servizio interno della linea delle Ferrovie Secondarie Romane, (Roma-Albano Nettuno); ai trasporti di merci in genere vincolati a dogana; ai trasporti in servizio; ed ai trasporti a carro completo per conto della Società Molini e Pastificio Pantanella, della Ditta Fratelli Franco e della Compagnia Internazionale dei Wagons-Lits, aventi stabilimento raccordato; ed esclusi in ogni caso i trasporti di esplodenti ascritti alle categorie 12, 13 e 14 dell'allegato 9 alle tariffe.

Nelle colonne 9 e 10 di fronte al nome della stazione di Roma Trastevere togliere il richiamo (14) sopprimendo la corrispondente nota in calce.

Nella colonna 9 di fronte al nome della stazione di Roma Tuscolana togliere il richiamo (14).

La nota (15) in calce, riguardante la stazione di Roma Tuscolana deve essere così modificata:

(15) Esclusa dai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano in arrivo, provenienti dalle stazioni del tratto Roma-San Lorenzo-Portonaccio-Orte ed oltre Orte, fatta eccezione pei trasporti a carro completo indirizzati alla « Fabbrica Nazionale Prodotti chimici » avente stabilimento raccordato.

Digitized by Google

Nella « Prefazione Generale all' Orario di Servizio (Parte Seconda) » si dovrà:

a pag. 11 sopprimere il richiamo (40) di fianco all' indicazione della stazione di Roma S. Lorenzo e la lettera *L* di fianco al nome della stazione di Roma Trastevere.

a pag. 14 modificare come appresso la nota (40):

(40) Ammessa ai trasporti a P. V. O. a carro completo per conto di stabilimenti raccordati.

Digitized by Google

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 251 - 1910.

Prezzo dei biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno in distribuzione alla casa cantoniera di Vago Zevio.

CASA CANTONIERA	Linea cui appartiene	Stazioni per le quali distribuisce biglietti	PREZZI DEI BIGLIETTI compresa la tassa di bollo						Stazione incaricata delle registrazioni
			Corsa semplice			Andata-Ritorno			
			I	II	III	I	II	III	
Vago Zevio	Venezia-Verona	S. Martino Buonalbergo . .	0.55	0.40	0.30	0.60	0.45	0.30	Verona P. Vescovo
		Verona P. Vesc.	1.25	0.90	0.60	1.35	0.95	0.65	
		S. Bonifacio .	1.45	1.05	0.70	1.60	1.15	0.75	
		Lonigo . . .	2.05	1.45	0.95	2.25	1.60	1.05	
		Montebello. .	2.75	1.95	1.30	4.10	2.90	1.90	
		Tavernelle. .	3.80	2.65	1.75	5.65	3.95	2.60	
		Vicenza. . .	4.60	3.25	2.10	6.80	4.80	3.10	

Digitized by Google

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 251-1910.*

Nella « **Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio** » *(Parte Seconda)*, a pag. 13 di fronte al nome di Vago Zevio aggiungere un asterisco e sostituire la lettera *B* con *LB*.

Nel volume « **Prontuario Generale delle distanze chilometriche della Rete dello Stato** *(Edizione 1° Luglio 1908)* » si dovrà:

a pag. 102, al nome di Vago Zevio aggiungere l'indicazione di (casa cantoniera), e nelle colonne 6 e 7, alle lettere *V* e *B* esporre il richiamo (6).

a pag. 124 nella tabella polimetrica (32) Milano-Verona-Venezia, il nome di Vago Zevio deve considerarsi stampato in carattere corsivo.

a pag. 236 al nome di Vago Zevio aggiungere l'indicazione di (casa cantoniera).

Digitized by Google

Aggiunte e modificazioni

al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio

nelle pagine 16, 21 e 25 aggiungere alle sedi opportune le seguenti indicazioni:

Stazioni	Grande Velocità – Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) – Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Grande Velocità – Numerario		Grande Velocità – Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.		Grande Velocità	Piccola Velocità – Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Piccola Velocità	Osservazioni
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
(*) Cosenza	0.15	—	0.30	0.20	0.70	0.80	0.50	0.60	0.70	0.35	0.40	
(*) Crema	0.15	—	0.30	0.15	0.40	0.70	0.20	0.40	0.70	0.20	0.20	(4)
(*) Mestre	0.15	—	—	—	0.40	0.60	0.25	0.30	0.50	0.25	0.25	
(*) Popoli	0.15	—	0.30	0·10	0.30	0.40	0.20	0.25	0.40	0.25	0.20	

A pag. 16 cancellare i due asterischi (**) posti a destra del nome della stazione di Crema e aggiungere a piedi della pagina la seguente nota (4).

(4) Per ogni damigiana contenente liquidi, tanto a G.V. che a P.V., di peso fino a 35 Kg., sarà dovuta una sopratassa di L. 0,40 e per quelle di peso superiore a Kg. 35, la sopratassa sarà di L. 0.60.

Digitized by Google

Appendice N. 1 all'Ordine Generale N. 10-1908.

Visite mediche di ammissione in servizio, di assegnazione ad altre funzioni e di revisione.

Colla presente appendice si apporta una modificazione alle tabelle allegate all'Ordine Generale N. 10-1908, e precisamente a pagina 11, colonna annotazioni, ove è detto presentemente riguardo alla statura dei Manovratori: « Non superiore a m. 1,70 », dizione che dovrà essere completata e sostituita colla seguente: Non superiore a m. 1,70. Tale limitazione non riguarda gli agenti rivestiti di altra qualifica che vengano eventualmente chiamati a disimpegnare, in via saltuaria, mansioni di Manovratore ».

Approvata dal Consiglio d'amministrazione nell'adunanza del 2 settembre 1910.

Ordine di Servizio N. 246. (Servizi VII e XI).

Sistemazione dei segnali, verso Chiusi, della stazione di Firenze Campo di Marte, e attivazione di un apparato centrale idrodinamico per la manovra dei segnali e dei deviatoi a quell'ingresso — Protezione del passaggio a livello dell'Affrico.

Dalle ore 15 del giorno 6 ottobre 1910 il segnalamento della stazione di Firenze Campo di Marte, verso Chiusi, sarà così costituito:

a) *Per i treni in arrivo*: semaforo a ponte a due ali di 1ª categoria (preceduto a m. 800 da semaforo ad un'ala di avviso) posto a m. 1187 dall'asse del F. V.; l'ala più alta e a sinistra comanda ai treni diretti al F. V., l'altra più bassa e a destra, ai treni diretti al fascio merci.

Digitized by Google

b) *Per i treni in partenza*: semaforo ad un'ala a m. 217 dell'asse del F. V. (preceduto a m. 953 da ala di avviso accoppiata all'ala semaforica di 1ª categoria di protezione della stazione verso Firenze S. M. N.), che comanda ai treni diretti verso Chiusi, in transito o in partenza dal F. V.; semaforo ad un'ala a m. 160 dalla punta dei deviatoi di allacciamento del fascio merci coi binari di corsa, che comanda ai treni in partenza dal fascio medesimo.

Detti segnali sono collocati tutti a sinistra dei treni cui comandano.

Per la manovra dei segnali stessi e dei deviatoi di accesso al fascio merci verrà attivato un apparato centrale idrodinamico situato in una cabina a sinistra del binario dei treni pari, presso il p. l. dell'Affrico.

Dal giorno e dall'ora suindicate, l'attraversamento tramviario dell'Affrico (km. 309 + 217) sarà protetto:

a) rispetto ai treni provenienti o diretti a Chiusi dagli stessi segnali di protezione e di partenza della stazione;

b) rispetto alle vetture tramviarie da due semafori situati essi pure ai due lati dall'attraversamento in precedenza agli aghi di deviazione posti sulla linea tramviaria.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45 e 46 del Compartimento di Firenze.

Ordine di Servizio N. 247. (Servizio VIII).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Società veneziana di navigazione a vapore.

(Vedi Ordine di Servizio N. 118-1909).

A principiare dal 1° ottobre 1910, ai trasporti di « lavagne od ardesie artificiali, costituite da un impasto di cemento con materie minerali diverse », effettuati in base alle « Condizioni e Tariffe pel trasporto diretto delle merci fra l'Italia e gli scali marittimi esteri di Aden, Calcutta, Colombo, Madras e Porto

Digitized by Google

Said, via Ancona, Bari, Brindisi, Catania, Venezia, ecc. », saranno da applicarsi i prezzi delle classi 15 e 18, per assimilazione ai « cementi in lavori non nominati - categoria 1ª mattonelle o piastrelle ».

Distribuita gli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 248. (Servizio VII).

Piombatura carri a porte scorrevoli.

Con riferimento alle vigenti norme per la piombatura dei carri a portella scorrevole, di cui a pagina 23 del Volume II della « Raccolta delle principali disposizioni », pubblicata dalla ex Rete Adriatica ed all'art. 933 del Regolamento sul servizio delle stazioni pubblicato dalla ex Rete Mediterranea, si prescrive che anche per i carri muniti di staffa o di spina di sicurezza ogni portella debba per maggior garanzia essere assicurata con almeno due piombi da applicarsi uno al gancio di chiusura e l'altro, anzichè agli occhielli, alla carrucola di sinistra se il carro è a porte scorrevoli od alla carrucola esterna di ciascuna porta per i carri a doppia porta scorrevole.

Il personale dei treni dovrà rifiutarsi di accettare in consegna carri a porte scorrevoli che fossero diversamente piombati.

La mancanza di piombi alle carrucole dovrà formare oggetto di riserve da parte delle stazioni destinatarie dei carri o che per qualsiasi motivo dovessero aprirli.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 249. (SERVIZIO VII).

Trasformazione in stazione del raddoppio di Pieve Fanonica e sua abilitazione al servizio viaggiatori, bagagli e cani.

(Vedi ordine di Servizio N. 140-1909).

Il raddoppio di Pieve Fanonica, sulla linea Ancona-Roma, attualmente aperto all'esercizio per uso esclusivo del movimento, a datare dal 1° ottobre 1910, viene trasformato in stazione con l'asse del fabbricato viaggiatori al Km. 175+429.88 (da Roma).

Tale stazione viene ammessa, dalla stessa data, al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani.

In relazione a quanto sopra sono da introdursi nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio 1° maggio 1910 (parte seconda) » e nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » le aggiunte indicate nell'allegato A al presente Ordine di Servizio.

Inoltre il nome della stazione di Pieve Fanonica e le indicazioni relative all'instradamento ed alla distanza debbono essere aggiunte a pag. 39 del « Prontuario manoscritto delle distanze chilometriche » (copertina color camoscio) in uso nelle gestioni viaggiatori e bagagli.

Le stazioni delle linee Roma-Ancona e Terontola-Foligno rileveranno la distanza per Pieve Fanonica dalla Tabella polimetrica N. 74 del menzionato « Prontuario Generale ».

Le altre stazioni formeranno la distanza per Pieve Fanonica aggiungendo Km. 9 a quella di Foligno, oppure Km 9 a quella di Nocera Umbra, se in in provenienza da Albacina ed oltre verso Macerata e da Ancona ed oltre verso Porto Civitanova, o Km. 10 se in provenienza dalle stazioni della linea Fabriano-S. Arcangelo di Romagna e da Falconara ed oltre verso Rimini, scegliendo dal confronto la distanza che resulterà più breve.

L'instradamento da esporsi sarà quello della stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Per le scritture concernenti le gestioni valgono le dispo-

Digitized by Google

sizioni contenute nelle « Norme » diramate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909.

La stazione di Pieve Fanonica effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa Compartimentale di Ancona colla periodicità di cinque giorni e quindi il nome della stazione stessa sarà da indicarsi nel prospetto del Compartimento di Ancona allegato all'ordine di Servizio N. 275-1908, colla lettera D.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 250. (Servizio VII).

Facoltà di servizio pei trasporti a P. V. Ordinaria ed a P. V. Accelerata nelle stazioni e negli scali di Roma e nella stazione di Portonaccio.

(Vedi Ordini di Servizio N. 136-1908, 328-1909, 25 e 166-1910)

A datare dal 26 settembre 1910, le facoltà di servizio pei trasporti a P. V. Ordinaria ed a P. V. Accelerata nelle stazioni e negli scali di Roma e nella stazione di Portonaccio, sono le seguenti:

Roma-Termini.

Il servizio delle merci e veicoli a P. V. Ordinaria nella stazione di Roma-Termini, viene limitato:

a) ai trasporti eseguiti in servizio interno della linea delle Ferrovie Secondarie Romane, (Roma-Albano-Nettuno);

b) ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano vincolati a dogana, nonchè a quelli in servizio internazionale vincolati o non a dogana;

c) ai trasporti da eseguirsi su richiesta dei servizi dell'Amministrazione;

d) ai trasporti a carro completo per conto della Società Molini e Pastificio Pantanella, della Ditta F.lli Franco e della Società Internazionale dei Wagons-lits aventi stabilimento raccordato.

Continueranno ad essere completamente esclusi dalla stazione di Roma-Termini i trasporti in partenza, in arrivo ed in transito di esplosivi ascritti alle categorie 12, 13 e 14 dell'allegato 9 alle tariffe.

La stazione stessa viene ammessa senza limitazioni ai trasporti a P. V. Accelerata.

Roma-S. Lorenzo.

Lo scalo di Roma-S. Lorenzo viene ammesso in servizio interno e cumulativo italiano, ai trasporti a P. V. Ordinaria, compresi gli esplosivi ascritti alle categorie 2, 13 e 14 dell'allegato 9 alle tariffe, con esclusione delle merci vincolate a dogana.

Lo scalo suddetto non disimpegna il servizio della P. V Accelerata.

Roma-Porta-Maggiore.

La stazione di Roma-Porta Maggiore resta ammessa unicamente al servizio delle merci a carro completo a P. V. Ordinaria per conto degli stabilimenti raccordati: « Officine Meccaniche di Roma » e « Cantiere del Monumento a Vittorio Emanuele ».

La contabilizzazione di detti trasporti viene fatta allo scalo di Roma-San Lorenzo.

Roma-Tuscolana.

La stazione di Roma-Tuscolana mantiene, tanto per il servizio delle merci e veicoli a P. V. Ordinaria, quanto per quello delle merci a P. V. Accelerata, le attuali abilitazioni.

Per conseguenza la detta stazione continua ad essere esclusa dai trasporti a P. V. Ordinaria in arrivo di merci e veicoli in servizio interno e cumulativo italiano provenienti da stazioni del tratto Roma-S. Lorenzo-Portonaccio-Orte ed oltre Orte, fatta eccezione pei trasporti a carro completo destinati alla « Fabbrica Nazionale Prodotti Chimici », avente stabilimento raccordato, e disimpegna senza limitazioni il completo servizio delle merci a P. V. Accelerata.

Digitized by Google

Roma-Trastevere.

La stazione di Roma-Trastevere continua ad essere abilitata senza limitazioni ai trasporti a P. V. Ordinaria, compresi gli esplosivi ascritti alle categorie 12, 13 e 14 dell'allegato 9 alle tariffe, nonchè ai trasporti a P. V. Accelerata.

Roma-S. Paolo.

La stazione di Roma-S. Paolo resta come in passato, abilitata al servizio della P. V. Ordinaria limitatamente ai trasporti a carro completo o da considerarsi come tali per conto delle seguenti Ditte: « Ditta Marotti e Frontini », « Società Prodotti Chimici, colla e concimi », « Società Italiana dei Molini e Panificio Antonio Biondi », « Società Italo Americana del petrolio » e « Ditta Vitali Domenico e Compagni ».

Portonaccio.

La stazione di Portonaccio viene esclusa dai trasporti di esplosivi ascritti alle categorie 12, 13 e 14 dell'allegato 9 alle tariffe e quindi resta ammessa, sempre in via provvisoria ai soli transiti di merci a P. V. Ordinaria ed a carro completo in servizio interno e cumulativo italiano.

Estensione di tariffe locali ed eccezionali allo scalo di Roma San Lorenzo.

In dipendenza delle disabilitazioni di servizio nelle stazioni di Roma Termini e Roma Porta Maggiore, vengono estese ai trasporti da o per Roma S. Lorenzo le tariffe locali ed eccezionali di cui fruivano quelli in partenza od in arrivo alle stazioni di Roma Termini e Roma Porta Maggiore.

Nella intestazione delle locali N. 225, 233, 235 P. V. e della eccezionale N. 1006 P. V. dovrà quindi cancellarsi la stazione di Roma Termini e sostituirvi quella di Roma S. Lorenzo.

Nelle tariffe locali N. 401 e 408 resteranno invariati i prezzi stabiliti per Roma Termini, ma nell'intestazione delle colonne relative ai prezzi stessi, dovrà cancellarsi Roma Termini e sostituirvi Roma S. Lorenzo.

Digitized by Google

Anche nella tariffa eccezionale N. 1003 P. V. sarà da depennarsi la stazione di Roma Porta Maggiore, inscrivendovi quella di Roma S. Lorenzo.

A pag. 194 della « Parte Seconda delle Condizioni e Tariffe » valevoli per il servizio cumulativo Ferroviario-Marittimo con la Sardegna (edizione 1° luglio 1910) », dovranno essere depennati, di fronte alla indicazione della stazione di Roma Termini, la lettera P, ed i transiti di Civitavecchia e Napoli, esposti nella colonna della piccola velocità, insieme con le relative distanze e col richiamo (2).

Inoltre nella pagina stessa dovrà essere fatta la seguente aggiunta:

Roma S. Lorenzo.	P	—	—	Civitavecchia	89
				Napoli (2)	262

Con la pubblicazione del presente Ordine di Servizio restano abrogate tutte le precedenti disposizioni riguardo alle facoltà di servizio pei trasporti a P. V. Ord. ed a P. V. Acc. nelle stazioni suindicate, di cui agli Ordini di Servizio N. 136-1908, 328-1909, 25 e 166-1910.

Per le modificazioni da apportarsi al volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° Luglio 1908) » e nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° Maggio 1910 (Parte Seconda) », vedasi l'allegato al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 251. (Servizio VII.)

Trasformazione della fermata di Vago Zevio in casa cantoniera.

La fermata di Vago Zevio, della linea Verona-Venezia, attualmente ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, a datare dal 25 settembre 1910, verrà trasformata in casa cantoniera ed esercitata per mezzo di un guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle

Digitized by Google

gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi » diramate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909.

Essa distribuirà biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno ai prezzi e per le stazioni indicate nel prospetto allegato A.

La stazione di Verona P. Vescovo sarà incaricata della scritturazione dei biglietti, bagagli e cani e del versamento del relativo importo.

In relazione a quanto sopra sono da praticarsi nella « Prefazione Generale all'orario generale di servizio (Parte seconda) » e nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » le aggiunte di cui all'allegato B al presente Ordine di Servizio.

Nel prospetto del Compartimento di Venezia, allegato all' Ordine di Servizio N. 275-1908, si dovrà depennare il nome di Vago Zevio e la relativa lettera F.

Inoltre a pag. 57 del « Prontuario manoscritto delle distanze chilometriche » (copertina color camoscio), in uso nelle gestioni viaggiatori e bagagli, sotto il nome di Vago Zevio si dovrà sostituire la caratteristica di (fermata) con « (Casa Cantoniera) » e cancellare l'instradamento e la distanza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 252. (SERVIZIO VIII).

Biglietti d'abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 106-1910).

In aumento alle serie dei biglietti d'abbonamento speciali di cui è fornita la stazione di Torre dei Passeri, è stata aggiunta la serie VI a partire dal 16 settembre 1910.

Corrispondente annotazione dovrà quindi essere apportata nell'allegato B all'Ordine di servizio N. 106-1910.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 253. (SERVIZI VII e X)

Portata minima e massima dei carri e bagagliai e tolleranza del 5 per cento sulla portata dei detti veicoli assegnati alle prime quattro categorie di velocità.

A termini delle prescrizioni della 3ª Conferenza Internazionale di Berna 1907 sull'unità tecnica delle Strade Ferrate (Vedi Ordine di Servizio N. 167-1903 e Decreto Ministeriale dell'8 giugno 1908) tutti i carri ed i bagagliai devono portare scritta l'indicazione della loro portata normale e della loro portata massima (limite di carico) ovvero unicamente l'indicazione della portata normale; quando essi portano una sola indicazione di portata, come si verifica per i carri della nostra Amministrazione, questa portata devesi ritenere come normale e in tal caso devesi intendere ammessa sulla medesima una tolleranza in più del 5 %.

Esistono però nel parco di quest'Amministrazione alcuni carri atti al servizio cumulativo che portano la sola indicazione « *Portata massima* » pei quali non era ammessa alcuna tolleranza.

D'ora innanzi si dovrà intendere che per tutti i carri appartenenti alle prime 4 categorie di velocità, cioè che portano i numeri da (1) a (4) (1), è ammessa la tolleranza del 5 % sulla loro portata, mentre sono da ritenersi esclusi da tale tolleranza tutti i carri appartenenti alla 5ª categoria di velocità, cioè che portano il numero (5), i quali carri, com'è noto, sono esclusi dal servizio cumulativo nazionale ed estero.

Sarà quindi da ritenersi d'ora innanzi come senza valore la parola « *massima* » che sopra alcuni carri fa seguito alla parola « *portata* » e che dovrà essere soppressa a cura di tutte le Officine della Rete, di quelle private e di tutte le Squadre di Rialzo, e si dovrà riguardare come distintivo dei carri, pei quali è esclusa la tolleranza, sotto l' esistenza del numero (5) entro un circolo dipinto sulle fiancate e sulle pareti dei ca

---

(1) Pel significato delle categorie di velocità vedasi l'Ordine di Servizio N. 6-1907.

Digitized by Google

Lo stesso devesi intendere anche per i carri privati inscritti nel parco delle Ferrovie dello Stato.

Pei veicoli invece appartenenti ad altre Amministrazioni si dovranno seguire le norme seguenti:

Se il veicolo porta una sola indicazione di portata, questa deve intendersi come portata normale, ed in tal caso il peso del carico potrà superare del 5 % il valore indicato.

Se invece vi sono due indicazioni, il valore minore deve intendersi come indicazione della portata normale ed il valore maggiore come indicazione della portata massima; in questo caso la tolleranza, che è la differenza fra i due valori, può essere differente dal 5 % della portata normale.

Se i due valori fossero uguali ciò vorrebbe dire che il il veicolo non ammette alcuna tolleranza di carico rispetto alla portata normale.

Per norma, nei veicoli di ferrovie tedesche la portata normale e la portata massima vengono indicate rispettivamente colle parole « Ladegewicht » e Tragfähigkeit ».

Circolare N. 75. (SERVIZIO VII).

Cambiamento di nome di alcune stazioni della ferrovia Sondrio-Tirano.

Le stazioni di « *Villa Stazzona* », « *Tresenda* », « *Ponte* » e « *Tresivio* » della ferrovia Sondrio-Tirano, esercitata dalla Società anonima per le Ferrovie dell'Alta Valtellina, hanno mutato le loro denominazioni, rispettivamente, in quelle di « *Villa di Tirano* », « *Tresenda-Aprica-Teglio* », « *Ponte in Valtellina* » e « *Tresivio-Piateda* ».

Opportune modificazioni si dovranno pertanto introdurre nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza, nonchè nella « Prefazione generale all'Orario generale di servizio » 1° maggio 1910, parte seconda.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Circolare N. 76. (Servizio VIII).

Apertura delle agenzie di città di Cosenza, Mestre e Popoli

(Vedi Circolari N. 40-1907 e 59-1910).

Con la data del 1° ottobre 1910 verranno aperte le agenzie di città di Cosenza, Mestre e Popoli e verrà attivato, di conseguenza, il servizio di trasporti a domicilio fra le stazioni relative e le città omonime.

I prezzi sono quelli risultanti dall'unito prospetto.

Di conseguenza dovranno essere fatte le opportune aggiunte alle pagine 16, 21 e 25 del Prontuario-Tariffe dei trasporti a domicilio, edizione 1907, e alla colonna 14 delle pagine 35, 55 e 74 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche (edizione 1908), si dovranno aggiungere, di fronte ai nomi delle dette stazioni, le lettere G. P.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 77. (Servizio VIII).

Attivazione di nuove tariffe pei trasporti a domicilio nella stazione di Crema.

A partire dal 1° ottobre 1910 la tariffa ora in vigore pei trasporti a domicilio nella stazione di Crema verrà sostuita da quella indicata nell'allegato prospetto.

Per conseguenza, alla pagina 16 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907, si dovrà praticare la relativa variazione.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 13.[V] (SERVIZIO VII).

Attivazione dell'orario generale 1° ottobre 1910.

I. — Principali modificazioni nell'orario dei treni viaggiatori.

Modane-Torino.

L' omnibus 2002 si anticipa di 49 minuti in partenza da Torino e di un'ora in arrivo a Modane.

Torino-Roma.

Il diretto 7 è convertito in direttissimo, posticipato di un'ora in partenza da Torino e di 20 minuti in arrivo a Roma.

Il diretto 2 è convertito in direttissimo, posticipato di3 5 minuti in partenza da Roma, mantenendo la stessa ora di arrivo a Torino.

Il diretto 4 si posticipa di 2 ore e 40 minuti in partenza da Roma e di un'ora e 5 minuti in arrivo a Torino, mettendolo a Roma in coincidenza col direttissimo 108 proveniente da Napoli, e mantenendo a Torino la coincidenza coll' omonimo per Modane e Parigi.

Il direttissimo 6 si posticipa di 20 minuti in partenza da Roma e di 12 minuti in arrivo a Torino.

Ai treni 1019 Torino-Genova, 1601 Genova-Pisa, 1683 Pisa-Roma, ed ai treni 1686 Roma-Pisa, 1616 Pisa-Genova e 1012 Genova-Torino vengono assegnati i numeri 1019 e 1012 per tutto il percorso da Torino a Roma.

Torino-Genova.

L' accelerato 1013 fra Torino ed Alessandria è sostituito dal nuovo 1029, prolungato fino a Novi, e messo quivi in coincidenza col diretto 61 per Genova.

I treni omnibus 2029 e 2027 vengono messi in continuazione fra di loro formando un unico treno 2027 Torino-Genova.

L'accellerato 1010 anzichè da Asti, avrà origine da Novi, in coincidenza col diretto 62 da Genova.

Torino-Piacenza.

L'accelerato 1293 è sostituito dal diretto 223, in partenza da Torino alle 7.20, ed in arrivo a Piacenza alle 10.50.

Il diretto 227 anticipato di 20 minuti nella partenza da Torino assume il numero 13, venendo fuso col coincidente omonimo per Genova, e da Alessandria a Piacenza viene sostituito dall'accelerato 1295 in arrivo a Piacenza alle 16.30.

L'attuale 2403 viene soppresso ed istituiscesi invece il nuovo 2403 in partenza da Alessandria alle 7 ed in arrivo a Piacenza alle 10.25.

Il diretto 221 viene soppresso fra Torino ed Alessandria, e ritardato di 25 minuti in partenza da Alessandria, per metterlo in coincidenza col treno 9.

L'accelerato 1292 si anticipa di 20 minuti in partenza da Piacenza, e di 40 minuti in arrivo ad Alessandria, ove coinciderà col treno 1012 per Torino.

Torino-Milano.

Viene istituito un nuovo diretto 90, in partenza da Milano alle 18.45 ed in arrivo a Torino alle 21.30

Vengono in cambio soppressi i treni 2048 da Milano a Novara, 1040 da Novara a Santhià e 168 da Santhià a Torino.

Luino-Alessandria

Il diretto 202 vien fatto originare da Novi, in coincidenza col diretto 64 da Genova, e posticipato di 22 minuti in arrivo a Luino. In cambio vengono soppressi i treni 1274 da Alessandria a Mortara e 2356 da Mortara a Novara.

Digitized by Google

Milano-Venezia.

L'accelerato 1436 si anticipa di un'ora e 55 minuti in partenza da Venezia e di 37 minuti in arrivo a Milano.

Si istituisce il nuovo treno 82, in partenza da Venezia alle 23.55 ed in arrivo a Milano alle 6.50; detto treno viene classificato diretto da Venezia a Brescia ed accelerato da Brescia a Milano.

L'accelerato 1422 viene soppresso.

Il treno 1430 viene portato anche da Brescia a Milano in precedenza al diretto 92, anticipandone di 38 minuti l'arrivo a Milano.

Il diretto 92 posticipa di 15 minuti l'arrivo a Milano.

Milano-Bologna-Firenze.

L'accelerato 1586 viene posticipato di un'ora e 5 minuti in partenza da Firenze ed anticipato di 27 minuti in arrivo a Piacenza.

Parma-Sarzana.

Si attivano i nuovi direttissimi notturni 15 e 16, per le comunicazioni fra Milano e Roma. Il treno 15 partirà da Parma alle 23 in coincidenza col direttissimo 35 da Milano, ed arriverà a Sarzana alle 1.34, coincidendo col direttissimo 7 per Roma.

Il treno 16 partirà da Sarzana alle 4.10, in coincidenza col direttissimo 6 da Roma, ed arriverà a Parma alle 7, coincidendo col direttissimo 36 per Milano.

Ventimiglia-Genova.

Si accelera la marcia del diretto 137 (nuovo 131), anticipandone di 5 minuti la partenza da Ventimiglia e di 40 minuti l'arrivo a Genova.

Viene istituito il nuovo accelerato 1183, in partenza da Albenga alle 5.35 ed in arrivo a Genova alle 8.51, a sussidio del diretto 131, al quale vengono soppresse parecchie fermate.

Digitized by Google

L'accelerato 1193 viene soppresso da Albenga a Savona.

Il treno omnibus 2252 viene sostituito dall'accelerato 1184, in partenza da Genova alle 4.25 ed in arrivo a Ventimiglia alle 9.55.

Il diretto 134 viene anticipato di 30 minuti su tutto il suo percorso.

Genova-Pisa.

L'accelerato 1605 viene limitato a Spezia, e ritardato di 45 minuti da Genova.

Si istituisce il nuovo accelerato 1603, in partenza da Spezia alle 6.30 ed in arrivo a Pisa alle 8.29.

L'accelerato 1611 viene posticipato di 40 minuti da Genova.

L'accelerato 1616 (nuovo 1012) viene posticipato di 1 ora e 5 minuti in partenza da Pisa e di 25 minuti in arrivo a Genova.

Livorno-Firenze.

L'accelerato 1649 viene posticipato di un'ora e 10 minuti in partenza da Livorno.

Viene istituito il nuovo accelerato 1654, in partenza da Firenze alle 20.55 ed in arrivo a Pisa alle 23.8.

L'omnibus 3012 è soppresso.

Il diretto 544 è posticipato di 2 ore e 25 minuti da Firenze, per mantenerne a Pisa la coincidenza col diretto 4.

Pisa-Roma.

Il treno accelerato 1688 è posticipato di un'ora e 20 minuti da Roma.

Vengono poi istituiti due nuovi treni fra Civitavecchia e Roma, l'omnibus 3031, in partenza da Civitavecchia alle 10.50, con arrivo a Roma alle 13.5, e l'accelerato 1690, in partenza da Roma alle 16.30, con arrivo a Civitavecchia alle 18.3, quest'ultimo destinato specialmente alle comunicazioni colla Sardegna.

Digitized by Google

Empoli-Chiusi.

L'accelerato 1667 viene posticipato di 58 minuti da Empoli.

Il locale 4742 viene anticipato di un' ora e 47 minuti da Siena e messo in continuazione del 3108.

Il treno 1668 viene anticipato di 1 ora e 18 minuti in partenza da Siena; e fra Chiusi e Siena viene soppresso, e sostituito dal 1670, in partenza da Chiusi alle 21.10, ed in arrivo a Siena alle 23.35.

Roma-Napoli

Il diretto 102 si posticipa di un'ora da Napoli.

L'accelerato 1810 si anticipa di 2 ore da Napoli e di un'ora e 35 minuti in arrivo a Roma.

Napoli-Brindisi.

Viene istituito un nuovo accelerato 1909, in partenza da Napoli alle 12.25 ed in arrivo a Taranto alle 22.35.

Viene istituito un nuovo treno 807 (accelerato da Napoli a Salerno, e da Metaponto a Brindisi, diretto da Salerno a Metaponto), in partenza da Napoli alle 20.10, con arrivo a Brindisi alle 9.20.

Gli attuali 1909 ed 807 vengono soppressi.

Il treno 801 è prolungato da Taranto a Brindisi, ove arriverà alle 12.45.

Viene istituito il treno locale leggiero 4841, in partenza alle 5.40 da Francavilla Fontana per Brindisi.

Il diretto 810 è convertito in accelerato (nuovo 1902), anticipandone di 30 minuti la partenza da Taranto.

Viene istituito il nuovo treno 810 (diretto da Taranto a Salerno, accelerato da Salerno a Napoli), con partenza da Taranto alle 22.50 e con arrivo a Napoli alle 8.

Viene soppresso l'attuale 1902, sostituendolo fra Brindisi e Metaponto con l'omnibus 3666.

L'attuale omnibus 3666 viene soppresso.

Digitized by Google

Metaponto-Reggio.

Il diretto 847 si anticipa di 4 ore e 22 minuti in partenza da Metaponto, e di 6 ore e 15 minuti in arrivo a Reggio Centrale.

L'omnibus 3761 (nuovo accelerato 1941) viene prolungato da Roccella a Reggio, sopprimendosi sulla stessa tratta l'at-t'attuale 1941.

Si istituisce il nuovo omnibus 3761, in partenza da Sibari alle 3, con arrivo a Catanzaro Marina alle 8.15, sopprimendo in cambio l'accelerato 1945.

Il treno omnibus 3766 viene convertito in accelerato, (nuovo accelerato 844) anticipato di un'ora e 10 minuti in partenza da Catanzaro Marina, e prolungato come diretto da Sibari a Metaponto, in coincidenza coll'810 per Napoli.

Si istituisce il nuovo misto 3766, in partenza da Cotrone alle 11.30, con arrivo a Sibari alle 15.30.

L'accelerato 1942 viene soppresso.

Cancello-Benevento.

Il treno 4891 Benevento-Avellino viene soppresso, e sostituito dal nuovo 4891 nelle ore mattutine.

Il treno 3558 viene posticipato di 40 minuti da Cancello, e fatto originare da Napoli.

Sicignano-Lagonegro.

Il treno 3715 viene anticipato di 4 ore e 20 minuti in partenza da Sicignano, e posto in coincidenza coi treni 1909 ed 802.

Foggia-Potenza.

Il treno misto 3575 è convertito in accelerato (nuovo 1891), anticipato di 25 minuti in partenza da Foggia e di 1 ora e 45 minuti in arrivo a Potenza.

Digitized by Google

Sibari-Cosenza.

L'accelerato 1949 è anticipato di 49 minuti in partenza da Sibari.

Il misto 3783 è soppresso.

Viene istituito il nuovo diretto 851, in partenza da Sibari, ove coincide coll'847, alle 23.21, ed in arrivo a Cosenza alle 0.57.

L'accelerato 1950 (nuovo omnibus 3782) è anticipato di 40 minuti da Cosenza.

L'omnibus 3784 viene posticipato di 35 minuti da Cosenza.

Il misto 3786 è soppresso.

L'accelerato 1952 (nuovo misto 3786) è anticipato di 1 ora e 20 minuti da Cosenza.

Viene istituito il nuovo diretto 852, in partenza da Cosenza alle 20.20 ed in arrivo a Sibari alle 21.58, ove coinciderà col diretto 844.

Napoli-Battipaglia-Reggio.

I diretto 109 si posticipa di 20 minuti in partenza da Napoli e di 8 minuti in arrivo a Villa S. Giovanni.

Il diretto 110 si anticipa di 28 minuti in partenza da Reggio Centrale e di 1 ora e 9 minuti in arrivo a Napoli.

Viene introdotto in orario il treno straordinario 110-A in coincidenza a Napoli al 728-A per provvedere, occorrendo, ai trasporti di derrate in provenienza dalla Sicilia soggetti alla sovratassa del 50 %.

Palermo-Trapani.

I treni 932 e 3996 (nuovo 3994) vengono invertiti, fissando la partenza di quest'ultimo da Trapani alle 11.20, e quella del diretto 932 alle 14.10.

Vengono istituiti i nuovi treni locali leggieri 3995 e 3998 fra Palermo e Partinico.

Per i trasporti derrate col pagamento della sovratassa del 50 per cento, destinati a proseguire da Villa S. Giovanni

Digitized by Google

col 110-A, la Divisione di Palermo provvederà alla diramazione di appositi orari speciali eventuali sulle linee Palermo-Messina e Siracusa-Messina.

TRENI DI LUSSO.

Vengono ripristinati tutti i consueti treni di lusso invernali, colle seguenti principali modificazioni d'orario:

Il VN (Vienna-Nizza-Cannes) viene posticipato di un'ora in partenza da Pontebba e di 50 minuti in arrivo a Ventimiglia.

Il PR (Parigi-Roma) viene posticipato di 2 ore e 15 minuti in partenza da Modane e di 55 minuti in arrivo a Roma.

L'RP (Roma-Parigi) viene anticipato di 2 cre e 40 minuti in partenza da Roma e di 3 ore e 45 minuti in arrivo a Modane.

I coincidenti treni PT e TP fra Pisa e Firenze vengono soppressi, e la vettura in servizio diretto fra Parigi e Firenze viaggerà su detta tratta coi treni 1645 e 546.

L'NP (Napoli-Palermo) si posticipa di 35 minuti in partenza da Napoli e di 5 minuti in arrivo a Palermo, rimanendone invariata l'ora di arrivo a Giardini-Taormina.

Il PN (Palermo-Napoli) si posticipa di 40 minuti in partenza da Palermo, e da Giardini-Taormina, rimanendone invariata l'ora di arrivo a Napoli.

Il CR (Cannes-Roma) viene anticipato di 15 minuti in arrivo a Roma.

L'RC (Roma-Cannes) si anticipa di 1 ora in partenza da Roma e di 45 minuti in arrivo a Ventimiglia.

Viene poi istituito un nuovo treno di lusso nei due sensi fra Vienna e Bologna, (via Leoben-Pontebba) con continuazione per e da Roma, a mezzo dei treni BN ed NB.

Questi treni circoleranno tre volte per settimana, dalla metà di gennaio alla fine di aprile, riunendosi a Bologna due volte col Berlino-Napoli, e proseguendo la terza volta indipendentemente su Roma, coll'orario del Berlino-Napoli. Questi nuovi treni avranno le sigle VB e BV, il VB partirà da Pontebba alle 0.15, arrivando a Bologna alle 7.35; il BV partirà da Bologna alle 22.20 e percorrendo la linea di Portogruaro-Casarsa arriverà a Pontafel alle 6.7.

Digitized by Google

II. — Disposizioni riguardanti il passaggio dal cessante al nuovo orario.

Per il passaggio dall'attuale al nuovo orario 1° ottobre 1910 si osserveranno le seguenti norme:

Nel giorno 30 settembre non si dovranno effettuare i treni facoltativi che per orario o prevedibile ritardo non possano giungere a destino o terminare la corsa in una stazione capotronco prima della mezzanotte.

L'effettuazione di treni speciali nella notte dal 30 settembre al 1° ottobre e quella di treni straordinari qualsiansi nel giorno 30 settembre saranno subordinate alle disposizioni che le Divisioni del Movimento e Traffico riterranno opportuno di impartire per la regolare circolazione dei treni.

Resta a cura delle suddette Divisioni di disporre riguardo al passaggio dal cessante al nuovo orario dei treni merci senza viaggiatori, nonchè di quei treni viaggiatori qui di seguito non indicati, ed il cui orario abbia subito soltanto lievissimi ritocchi, coordinando le loro disposizioni alle seguenti:

Linea **Domodossola-Milano.**

Il direttissimo 259 viaggerà col cessante orario fino a destinazione.

Linea **Santhià-Arona.**

Il diretto 167 viaggerà col cessante orario fino a destinazione.

Linea **Luino-Novara.**

Il diretto 293 assumerà il nuovo orario in partenza da Sesto Calende.

Linea **Chiasso-Milano.**

Il diretto 74 assumerà il nuovo orario in partenza da Como S. Giovanni.

Digitized by Google

Linea **Milano-Venezia.**

L'accelerato 1436 (effettuato come treno speciale da Venezia a Verona) partirà da Venezia secondo il nuovo orario.

Il diretto 82 avrà luogo in partenza da Venezia fin dalla sera del 30 settembre.

Linea **Pontebba-Venezia.**

L'accelerato 1526 assumerà il nuovo orario in partenza da Treviso.

Linea **Ventimiglia-Genova.**

L'omnibus 2255 assumerà il nuovo orario in partenza da Savona.

Linea **Genova-Pisa.**

Il treno 7 assumerà il nuovo orario in partenza da Spezia.

L'accelerato 1616 (nuovo 1012) assumerà il nuovo orario in partenza da Chiavari.

Il diretto 4 assumerà il nuovo orario in partenza da Spezia.

Linea **Parma-Spezia.**

Il direttissimo 15 avrà luogo fin dalla sera del 30 settembre in partenza da Parma.

Linea **Pisa-Pistoia.**

Il locale 4740 assumerà il nuovo orario a Lucca.

Il 4731 sarà effettuato anche nella notte del 30 settembre al 1° ottobre.

Linea **Livorno-Firenze.**

Nella notte dal 30 settembre al 1° ottobre sarà effettuato il 3012 e non sarà effettuato il nuovo diretto 544.

Il diretto 545 viaggerà col cessante orario.

Digitized by Google

Linea **Pisa-Roma**.

Il direttissimo 6 assumerà il nuovo orario in partenza da Grosseto.

Il diretto 8 assumerà il nuovo orario in partenza da Civitavecchia.

Il diretto 5 assumerà il nuovo orario in partenza da Livorno.

Linea **Bologna-Firenze**.

L'accelerato 1586 assumerà il nuovo crario in partenza da Bagni della Porretta.

Linea **Firenze-Roma**.

Il direttissimo 36 assumerà il nuovo orario in partenza da Arezzo.

Il diretto 28 assumerà il nuovo orario in partenza da Orte.

Linea **Terni-Sulmona**.

L'omnibus 3358 assumerà il nuovo orario in partenza da Aquila.

Linea **Roma-Castellammare Adriatico**.

Il diretto 616 assumerà il nuovo orario in partenza da Sulmona.

Il treno 615 viaggerà col cessante orario fino a destinazione.

Linea **Roma-Napoli**.

L'accelerato 1810 ed il diretto 102 assumeranno il nuovo orario in partenza da Napoli.

Linea **Rocchetta-Gioia del Colle**.

Il locale 4776 viaggerà col cessante orario fino a destinazione.

Digitized by Google

Linea **Napoli-Brindisi.**

Il diretto 807 del cessante orario avrà luogo fino a Francavilla Fontana, ove limiterà la sua corsa.

L'accelerato 1909 viaggerà fino a Potenza col cessante orario, proseguirà da Potenza come treno 807 del nuovo orario, analogamente l'accelerato 1902 viaggerà sino a Potenza col cessante oràrio, proseguirà da Potenza come diretto 810 del nuovo orario.

L'omnibus 3666 Taranto-Metaponto del vecchio orario sarà effettuato anche nella notte dal 30 settembre al 1° ottobre.

Il 1908 viaggerà col cessante orario sino a Napoli.

Linea **Metaponto-Reggio.**

Il diretto 847 del nuovo orario sarà affettuato la sera del 30 settembre in partenza da Sibari.

Il diretto 847 del cessante orario sarà ancora effettuato il giorno 1° ottobre limitatamente fino a Sibari, ove il nuovo 3761 lo attenderà.

L'omnibus 3763 viaggerà col cessante orario fino a destinazione.

Il diretto 842 assumerà il nuovo orario in partenza da Roccella.

Linea **Sibari-Cosenza.**

Il diretto 851 non avrà luogo nella notte dal 30 settembre al 1° ottobre.

Linea **Battipaglia-Reggio.**

Il diretto 109 assumerà il nuovo orario in partenza da Sapri.

L'accelerato 1935 assumerà il nuovo oraio in partenza da Bagnara.

Il diretto 104 assumerà il nuovo orario in partenza da S. Eufemia Biforcazione.

Digitized by Google

Il diretto 110 assumerà il nuovo orario in partenza da Reggio Centrale, attendendo a Villa S. Giovanni la corsa 10, viaggiante col vecchio orario.

Linea **Villa S. Giovanni-Messina Porto.**

La corsa 10 viaggerà regolata dal vecchio orario.

Linea **Messina-Catania.**

L'accelerato 1976 viaggerà col vecchio orario fino a destinazione.

CORSE MARITTIME.

Linea **Napoli-Palermo.**

Le due corse di questa linea viaggeranno col cessante orario sino a destinazione.

Disposizioni riguardanti la composizione dei treni

Si prescrive inoltre che dai seguenti treni vengano assunte le composizioni prescritte per l'orario invernale fin dal 30 settembre.

Linea **Milano-Venezia.**

Treni 1436 e 82.

Linea **Torino-Roma.**

Treni 4 - 6 - 7 - 8.

Il treno 9 avrà una carrozza di 3ª classe in servizio fra Torino e Roma.

Linea **Milano-Firenze-Roma.**

Treni 35 - 36 - 24 - 28.

Digitized by Google

Linea **Parma-Sarzana**.

Treno 15.

Le Divisioni competenti dei singoli Compartimenti prenderanno d'accordo le disposizioni necessarie per la regolare attivazione del nuovo orario generale, di cui al presente Ordine di Servizio.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

ANNO III - N. 39. 29 SETTEMBRE 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Roma, settembre 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75

Digitized by Google

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*.

Digitized by Google

R. Decreto *n. 632 del 31 agosto 1910 che approva le aggiunte, relative all'acido lattico, apportate alle tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visti gli articoli 38 e 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429;
Udito il Consiglio generale del traffico;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici, d'accordo coi Ministri Segretari di Stato pel tesoro, e per l'agricoltura industria e commercio;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate le aggiunte alle « Tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate » di cui alla legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª) allegati *D* ed *E*, e successive varianti, risultanti dall'unito prospetto, vistato, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Tali aggiunte entreranno in vigore in via di esperimento, per un anno, dal 19 ottobre 1910.

Art. 2.

Il presente decreto, dopo l'anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento, per essere convertito in legge.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* N. 221 del 23 settembre 1910.

Digitized by Google

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Venezia, addì 31 agosto 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI — SACCHI — TEDESCO — RAINERI.

Visto, *il guardasigilli :* FANI.

Aggiunte da apportarsi alle tariffe e condizioni per i trasporti sulle ferrovie collo Stato.

Nella nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità sono aggiunte le voci e la nota seguenti:

Acido lattico puro, coll'assegnazione della classe 1ª e delle tariffe locali, nn. 304, 405, 414 e 417;

Acido lattico per uso industriale, coll'assegnazione della classe 3ª e delle tariffe locali, nn. 304, 405, 414 e 417.

« Si tassa come acido lattico industriale quello di colore bruno, sciropposo, contenuto in recipienti del peso lordo, ciascuno non inferiore a 25 kg. ».

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il Ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il Ministro del tesoro
TEDESCO.

Il Ministro di agricoltura, industria e commercio
RAINERI.

Digitized by Google

R. DECRETO *n. 637 del 31 agosto 1910 che approva le aggiunte, relative al combustibile liquido, apportate alle tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visti gli articoli 38 e 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429;
Udito il Consiglio generale del traffico;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici, d'accordo coi Ministri Segretari di Stato pel tesoro, e per l'agricoltura, industria e commercio;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate le aggiunte alle « Tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate », di cui alla legge 27 aprile 1885 n. 3048 (serie 3ª), allegati *D* ed *E*, e successive varianti, risultanti dall'unito prospetto, vistato, d'ordine Nostro, dai ministri propononenti.
Tali aggiunte entreranno in vigore in via di esperimento, per un anno, dal 1° ottobre 1910.

Art. 2.

Il presente decreto, dopo l'anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento, per essere convertito in legge.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 221 del 23 settembre 1910.

Digitized by Google

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Venezia, addì 31 agosto 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI — SACCHI — TEDESCO — RAINERI.

Visto, *Il guardasigilli:* FANI.

Aggiunte da apportarsi alle tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato.

Nella nomenclatura e classificazione delle merci a P. V., è aggiunta la voce:

« Residui della distillazione dell'olio minerale per uso di combustibile » coll'assegnazione della classe 5ª e della tariffa speciale n. 119, serie *B*, e colla nota seguente:

« I trasporti devono essere accompagnati dalla bolletta di importazione dalla quale risulti che la merce pagò all'atto dell'entrata in Italia il dazio doganale di L. 2 la tonnellata. Mancando tale documento, i trasporti saranno, di pieno diritto, tassati con i prezzi della classe 4ª e della tariffa speciale n. 119, serie *A*, stabiliti per l'olio minerale ».

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il Ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il Ministro del tesoro
TEDESCO.

Il Ministro di agricoltura, industria e commercio
RAINERI.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 254. (Servizi VII e XI).

Apertura all'esercizio di un fascio di binari presso la stazione di Catanzaro Marina e modificazione dei segnali, lato Reggio, della stazione stessa.

Dalle ore 14 del giorno 25 settembre 1910 è stato aperto all'esercizio il nuovo fascio di binari per deposito e riordino carri, impiantato a sinistra della linea Taranto-Metaponto-Reggio C., fra le stazioni di Catanzaro Marina e di Squillace, ed allacciato alle due sue estremità col binario di corsa mediante due deviatoi in corrispondenza alle progressive Km. 295 + 477,30 verso la prima, e Km. 296 + 182,90 quello verso la seconda di dette stazioni, incontrati di punta rispettivamente dai treni dispari e pari.

I detti deviatoi sono assicurati con fermascambi Rizzi opportunamente collegati ai segnali di partenza e di arrivo a Catanzaro M. e al nuovo fascio.

Il segnalamento del nuovo fascio e della stazione di Catanzaro Marina, verso Squillace è così costituito:

a) *per i treni in arrivo*, da un semaforo di terza categoria che precede a m. 900 un semaforo a due ali di 1ª categoria posto a m. 196 dalla punta del deviatoio di accesso al fascio: l'ala superiore comanda ai detti treni diretti alla stazione e l'altra ai treni diretti al fascio;

semaforo ad un'ala di 1ª categoria a m. 729 dalla punta del deviatoio estremo della stazione, preceduto da segnale di avviso accoppiato all'ala superiore del predetto semaforo a due ali;

b) *pei treni in partenza*, da due semafori ad un'ala, di cui uno in corrispondenza al deviatoio estremo comanda ai treni in partenza dalla stazione, e l'altro a m. 91 dalla punta del deviatoio verso Squillace, ai treni in partenza dal fascio;

Digitized by Google

c) *per le manovre dalla stazione al fascio e viceversa,* rispettivamente da un dischetto basso a m. 7 dalla punta del deviatoio d'allacciamento col binario di corsa.

Eccetto il segnale di partenza del fascio, che si trova a sinistra, tutti gli altri segnali sono collocati a destra dei treni cui comandano.

Il presente annulla e sostituisce l'Ordine di servizio N. 217-1910.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7.

Ordine di Servizio N. 255. (Servizio VIII).

Servizio Italo-Svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 232-910).

A datare dal 1° ottobre 1910 verrà esteso il servizio nella stazione di Zürich-Letten nel senso che la medesima sarà abilitata ad effettuare e a ricevere spedizioni a piccola velocità di merci in genere senza vincolo di peso, a condizione che il carico e lo scarico dei colli possano effettuarsi a braccia d'uomo, vale a dire senza l'impiego di meccanismi.

Di conseguenza, saranno da introdursi nella tariffa diretta le seguenti modificazioni ed aggiunte:

pag. 306 - Cambiare in « (4) (8) » i richiami « (5) (8) » attualmente esposti di contro alla stazione di Zürich-Letten, cancellando la nota (5) che figura in fondo alla pagina;

pag. 361 - Di fronte al nome di detta stazione aggiungere, nella colonna della classe I^a per spedizioni a piccola velocità senza condizione di peso, i seguenti prezzi per quintale:

Chiasso	4.26.
Pino	3.75.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 256. (SERVIZIO VIII).

Concessione speciale VII.

Nell'elenco relativo alla Concessione speciale VII, si aggiunga, nel posto indicato dall'ordine alfabetico delle sedi, il seguente sodalizio:

Albergo dei fanciulli Umberto I° | Genova.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 257. (SERVIZIO VII).

Restituzione dei copertoni e degli attrezzi di carico appartenenti alla Società Veneta.

In relazione a quanto prescrive il paragrafo XXI delle norme diramate con l'Ordine di Servizio N. 67-1907, affinchè le stazioni siano in grado di effettuare senza dannoso ritardo la restituzione alla Società Veneta dei copertoni, delle catene e degli stanti di sua proprietà che pervenissero senza documenti, o con documenti che non indicassero il transito di entrata, si comunicano mediante il seguente elenco, le stazioni cui detti attrezzi sono assegnati in deposito ed alle quali possono essere indirizzati per la restituzione stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Elenco dei copertoni e degli attrezzi di carico in dotazione alle linee ferroviare esercitate dalla Società Veneta.

LINEA	STAZIONI DI DEPOSITO	Sigla	CATENE		STANTI		COPERTONI	
			Quantità	Numeri	Quantità	Numeri	Quantità	Numeri
Udinesi . . .	S. Giorgio di Nogaro	S. V.	16	dal 28 al 39 dal 55 al 58	8	101 al 104 124 al 127	34	100 al 133
Ferrara - Copparo	Copparo	S. V.	2	92, 93	4	159 al 162	10	350 al 359
Schio-Arsiero.	Arsiero	S. V.	10	1 al 10	32	1 al 32	—	—
Thiene - Rocchette	Rocchette	S. V.	13	140 al 152	27	2, 3, 9, 11, 12, 13, 14, 16, 18, 19, 20, 82, 83, 84, 85, 170 al 181	10	380 al 389
Conegliano - Vittorio	Vittorio	S. V.	18	7, 8, 12, 14, 17, 18, 19, 81 al 91	12	21 al 24 65 al 72	4	151 al 154
	Bibbiena	S. V.	20	119 al 138	—	—	—	—
Arezzo-Pratovecchio-Stia	Pratovecchio-Stia	S. V.	33	20 al 27 40 al 43 98 al 118	8	73 al 80	7	201 al 207
	Poppi	S. V.	7	160 al 166	—	—	—	—

Digitized by Google

LINEA	STAZIONI DI DEPOSITO	Sigla	CATENE		STANTI		COPERTONI	
			Quantità	Numeri	Quantità	Numeri	Quantità	Numeri
Guidovie Centrali Venete	Padova Scalo	G. C. V.	14	1 al 6 8 14 al 20	2	15, 17,	35	301 al 335
Parma Suzzara	Brescelle	S. V.	—	—	8	1 all'8	—	—
Bolognesi . .	Bologna S. V.	S. V.	—	—	—	—	52	51 al 102
Ferrara-Cento	Cento	S. V.	—	—	—	—	10	410 al 419
Parma-Suzzara	Guastalla	S. V.	—	—	—	—	4	251 al 254
Alessandria-Ovada	Castellazzo Casalcermelli	S. A. O.	—	—	—	—	30	1 al 30
Schio-Arsiero .	Schio	N. V.	—	—	—	—	38	1 al 18 29 al 48
Udine S. Daniele	Udine	S. V.	—	—	—	—	4	5 all'8

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 258. (SERVIZIO VIII).

Aggiunta di tariffa relativa all'acido lattico.

Dal 1° ottobre 1910, nella nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità, sono aggiunte le voci:

Acido lattico puro, con l'indicazione della classe 1ª e delle tariffe locali n. 304, 405, 414 e 417;

Acido lattico per uso industriale, con l'indicazione della classe 3ª e delle tariffe locali n. 304, 405, 414 e 417 e con la nota seguente:

« Si tassa come acido lattico industriale quello di colore bruno, siropposo, contenuto in recipienti del peso lordo, ciascuno, non inferiore a 25 kg. ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 259. (SERVIZIO VIII).

Aggiunta di tariffa relativa al combustibile liquido.

Dal 1° ottobre 1910, nella nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità, sono aggiunte le voci:

Olio minerale (residui della distillazione di, per uso di combustibile) - vedi residui della distillazione dell' olio minerale ecc.;

Residui della distillazione dell'olio minerale per uso di combustibile - vedi allegato 9°, categoria 5ª, con la indicazione della classe 5ª e della tariffa speciale n. 119 serie B e con la seguente nota:

« I trasporti devono essere accompagnati dalla bolletta di importazione dalla quale risulti che la merce pagò all'atto dell' entrata in Italia il dazio doganale di L. 2 la tonnellata. Mancando tale documento, i trasporti saranno, di pieno diritto, tassati con i prezzi della classe 4ª e della tariffa speciale n. 119 serie A stabiliti per l'olio minerale ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 260. (SERVIZIO VIII.)

Tariffa locale N. 220-P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 128-1910).

Col 1° ottobre 1910 la tariffa locale N. 220 P. V. viene estesa ai trasporti di barbabietole in natura, in destinazione della stazione di Spinetta ed a quelli di zucchero comune in partenza dalla stazione medesima.

Per conseguenza, nella intestazione delle serie A, Ba e Bb, Ca e Cb della tariffa locale predetta, deve essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Distribuito gli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 261. (SERVIZIO VIII).

Tariffa locale N. 217 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 53-1910)

Col 1° ottobre 1910 la tariffa locale N. 217 P. V., serie B, viene estesa ai trasporti di « calci idrauliche e cementi » in partenza dalla stazione di *Trino Vercellese* ed in destinazione degli scali di *Genova P. C Calate, S. Benigno Calate, S. Limbania Calate, Savona Marittima e Venezia Marittima,* con i prezzi, rispettivamente, di L. 5.3768, L. 6.4953 e L. 12.6259 per tonnellata.

In conseguenza, nella serie B della tariffa locale predetta, dopo l'indicazione della stazione di Serralunga Cereseto, dovrà essere inscritta quella di Trino Vercellese e tale indicazione ed i prezzi di cui sopra dovranno essere aggiunti nella tabella della serie anzidetta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 262. (Servizi VII e X).

Soppressione di fermata per incroci e precedenze spostate.

(Vedi art. 21 Regolamento circolazione treni,
art. 18 norme pei dirigenti e Circolare (VII) n. 17-1907).

In aggiunta al disposto dell'art. 24, capoverso 13, del Regolamento per la circolazione dei treni e dell'art. 18, capoverso 4, delle norme pei dirigenti, si avverte che la fermata per incrocio o per precedenza può omettersi anche quando l'uno o l'altra sia stata trasportata in una stazione successiva.

Perciò il capoverso 13 dell'art. 24 sopracitato resta sostituito dal seguente:

« La fermata per incrocio o per precedenza di un treno
« in una stazione può essere dalla medesima soppressa quan-
« do l'incrocio o la precedenza sia stata spostata in altra
« stazione, prendendo accordi con questa per avvisarne il
« treno ».

Inoltre nel capoverso 4 dell'art. 18 delle Norme pei dirigenti devesi sopprimere la parola « *precedente* » al termine del primo periodo; ed in aggiunta a quanto prescrive il capoverso medesimo, si stabilisce che quando la fermata non è segnata in orario, ma deriva solo dalla indicazione dell'incrocio o della precedenza (con o senza W), non occorre alcuna prescrizione per l'annullamento della fermata stessa, essendo questo implicito nel successivo ordine di spostamento.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9, 14, 30 e 31.

Circolare N. 78. (Servizio VIII).

Parti di veicoli abbandonate nelle stazioni.

Di frequente i carri serie *L* a sponde mobili, vengono introdotti nelle Officine od al Rialzo mancanti delle portelle.

Il fatto è dovuto ad incuria o a disattenzione degli agenti

Digitized by Google

addetti al carico e allo scarico delle merci, i quali dopo aver smontate le parti mobili delle sponde, per facilitare le operazioni di carico, trascurano poi, o si dimenticano, di rimetterle a posto, di guisa che restano abbandonate, e poscia vengono asportate o disperse.

Lo stesso inconveniente si verifica per i carri *Q*, i quali entrano in riparazione o si tengono in servizio mancanti del bilico coi relativi stanti e catene.

Anche queste mancanze sono dovute alla consuetudine invalsa di smontare i bilici onde poter utilizzare i carri per trasporti diversi da quelli cui sono destinati.

Ogni qualvolta si presenti la necessità di ricorrere all'espediente di rimuovere il bilico, la qual cosa non deve essere consuetudinaria, lo stesso apparecchio, con gli stanti e con le catene, deve essere caricato sul carro insieme alla merce, affinchè la stazione destinataria possa farla rimettere al suo posto.

Ciò invece non si osserva, dimodochè avviene che i bilici restano abbandonati nelle stazioni e talvolta vanno dispersi.

Richiamo su questi inconvenienti l'attenzione del personale, affinchè curi con ogni diligenza che siano evitati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 29 e 34.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

Circolare N. 10.[v] (Servizi VII e X).

Servizi diretti coll'estero che durante l'inverno 1910-1911 devono essere effettuati con materiale F. S.

(Vedi Ordine di Servizio N. 287-1908).

Con riferimento all'Ordine di Servizio N. 287-1908, si porta a conoscenza del personale interessato che i servizi diretti internazionali, i quali durante l'inverno 1910-1911 dovranno essere fatti con materiale F. S., sono quelli indicati nel seguente prospetto.

Le disposizioni della presente circolare andranno in vigore a datare dal 1° ottobre 1910. Dalla stessa data resta abrogata la Circolare N. 2-1910, la quale viene sostituita dalla presente.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

Servizi diretti internazionali da effettuarsi con materiale F. S.

INDICAZIONE DEI SERVIZI	Treni F.S. coi quali vengono effettuati i servizi	Compartimento incaricato della sorveglianza	Serie e numeri delle carrozze specializzate	Quantità di carrozze assegnate al Compartimento
1. Servizi colla P. L. M.				
via Modane:				
Roma-Parigi	4 e 1	Roma	ABIz 59300-59309	10
2. Servizi colla Svizzera.				
Via Sempione:				
Milano-Losanna-Berna . . .	255 e 256	Milano	ABI^{CR}_{Y} 58616-58635	tutte
Milano-Ginevra	258 e 255			
Milano-Ginevra	254 e 257			
Milano-Ginevra	256 e 251			
3. Servizi colla Svizzera.				
via Gottardo:				
Genova-Basilea	68 e 71	Genova	ABI^{CR}_{Z} 59050-59057	8
Genova-Zurigo	68 e 71			
4. Servizi per oltre la Svizzera.				
via Gottardo:				
Ventimiglia - Genova-Basilea - Colonia-Amsterdam. . . .	135/74 e 63/138	Genova	$ABLI^{CR}_{Z}$ 650-661	tutte

durante l'inverno 1910-1911 (1° Ottobre 1910 – 30 Aprile 1911)

Residenza delle carrozze	Quantità carrozze occorrenti per ciascun servizio		Stazioni ove devono essere tenute carrozze di riserva	Officina alla quale devono essere inviate le carrozze per la riparazione	*Osservazioni*
	In composizione a ciascun treno	in turno			
Roma T.	1	4	Roma	Firenze	Fino a nuove disposizioni questo servizio viene fatto con carrozze P.L.M.
Milano C.	1 1 1 1	2 2 2 2	Milano C.	Officine Breda a Sesto S. Giovanni	
Genova P.P.	1 1	2 2	Genova PP.	Officine Breda a Sesto S. Giovanni	In caso di mancanza di carrozze del gruppo 59050-59057, questi servizi potranno essere effettuati con carrozze A B L I z gruppo 650-661. Si dovrà, però, per quanto è possibile, evitare di mettere nello stesso treno due carrozze del gruppo 650-661.
Ventimiglia	1	4	Ventimiglia	Officine Breda a Sesto S. Giovanni	Le carrozze del gruppo controindicato possono essere utilizzate in caso di bisogno, anche pei servizi Genova-Basilea e Genova-Zurigo.

Digitized by Google

INDICAZIONI DEI SERVIZI	Treni F.S. coi quali vengono effettuati i servizi	Compartimento incaricato della sorveglianza	Serie e numeri delle carrozze specializzate	Quantità di carrozze assegnate al Compartimento
5. **Servizi Italo-Austro-Germanici.**				
via Ala:				
Roma-Monaco-Berlino . . .	36-406 405-29-35	Roma	ABI_{z}^{CR} 59068-59085	18
Roma-Monaco-Berlino . . .	24-404 401-31			
6. **Servizi Italo-Austriaci.**				
via Pontebba:				
Roma-Vienna.	24/44/174 e 171/41/31	Roma	ABI_{y}^{CR} 58637-58642 58645, 58647 - 58649, 58652.	11
Milano-Vienna	91/174 e 171/92	Milano	ABI_{y}^{CR} 58636, 58643, 58644, 58646, 58650, 58651, 58653-58655.	9
7. **Servizi Italo-Austriaci.**				
Via Cormons e Cervignano:				
Venezia-Portogruaro-Trieste .	436 e 433		ABI_{y}^{VCR} 58600-58615	16
Venezia-Portogruaro-Trieste .	1534 e 431		CT 43050-43069	20
Udine-Cormons-Trieste . . .	418 e 417	Venezia	DUT^{VCR} 94421-94426	6
			D^{VC} 80059	1
			80061-80064	4
			80066-80068	3
Udine-Cormons-Trieste . . .	2724 e 2725			
Udine-Cormons-Trieste . . .	2727 e 2722			
Udine-Cormons-Trieste . . .	2723 e 2726			
Venezia-Portogruaro-Cervignano	436 e 433			
Venezia-Portogruaro-Cervignano	1533-438			

N.B. Sono inoltre atte a questi Servizi le carrozze B·r 25005, 25013, 25020, 25021, ABver 55049-55051, 55053- composizione dei treni.

Digitized by Google

Residenza delle carrozze	Quantità carrozze occorrenti per ciascun servizio		Stazioni ove devono essere tenute carrozze di riserva	Officina alla quale devono essere inviate le carrozze per la riparazione	*Osservazioni*
	In composizione a ciascun treno	in turno			
Roma T.	1 1	4 4	Roma T.	Firenze	
Roma T.ni	1	4	Roma T.ni	Firenze	
Milano C.	1	3	Milano C.	Firenze	
Venezia	1 DUT – 2 ABIy 2 CT 1 DUT – 2 ABIy 2 CT 1 DUT – 1 ABIy 2 CT 1 D 1 D 1 D 1 DUT 1 DUT	— — — — — — — —	Venezia e Udine	Verona	Delle 16 carrozze ABI$^{vcr}_{y}$ e 20 CT^{vcr} devesi tenerne una di scorta ad Udine e tutte le altre a Venezia.

55055, Cvcr 32631-32633, 32635 aventi pure residenza a Venezia; da usarsi però solo per eventuali aumenti di

Digitized by Google

Anno III - N. 40.

6 Ottobre 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, ottobre 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75

Digitized by Google

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Digitized by Google

R. Decreto *n. 628 del 21 luglio 1910, che approva l'annesso regolamento per la concessione delle carte di libera circolazione e dei biglietti per un solo viaggio sulle ferrovie esercitate dallo Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 7 luglio 1907, N. 429, riguardante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie concesse ad imprese private;

Udito il Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' approvato l'annesso regolamento, visto d'ordine Nostro, dal ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, che disciplina la concessione delle carte di libera circolazione e dei biglietti gratuiti ed a prezzo ridotto per un solo viaggio al personale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, compreso quello sanitario ausiliare, al personale governativo d'ispezione delle ferrovie concesse all'industria privata, ed ai funzionari di altre Amministrazioni dello Stato che, per ragioni di ufficio in dipendenza dei rapporti con le ferrovie esercitate dallo Stato, debbono compiere su queste frequenti viaggi.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* n. 225 del 28 settembre 1910.

Digitized by Google

Art. 2.

Il detto regolamento entrerà in vigore a datare dal 1° ottobre 1910, e dallo stesso giorno resterà abrogato il regolamento approvato col Nostro decreto 29 giugno 1905, n. 456.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 21 luglio 1910.

VITTORIO EMANUELE

LUZZATTI.
SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: FANI.

Digitized by Google

REGOLAMENTO

per la concessione delle carte di libera circolazione e dei biglietti per un solo viaggio sulle ferrovie esercitate dallo Stato.

TITOLO I.

Disposizioni generali

Art. 1.

La libera circolazione ed i viaggi di servizio, gratuiti ed a prezzo ridotto, sulle ferrovie esercitate dallo Stato, ammessi dall'art. 83 della legge 7 luglio 1907, n. 429, sono autorizzati a mezzo di biglietti speciali e cioè biglietti permanenti o carte di libera circolazione e biglietti per un solo viaggio (di servizio, gratuiti ed a prezzo ridotto) di andata o di andata e ritorno.

Le carte di libera circolazione devono portare la firma del rispettivo titolare.

I biglietti per un solo viaggio devono portare il timbro dell'ufficio che li rilascia e per l'uso di essi devono osservarsi le modalità stabilite da apposite norme.

Art. 2.

La direzione generale delle ferrovie dello Stato stabilisce la forma e provvede alla stampa delle carte di libera circolazione e dei biglietti di cui al precedente articolo.

Le carte di libera circolazione sono rilasciate esclusivamente dalla direzione generale medesima.

I biglietti per un solo viaggio sono rilasciati dalla direzione generale direttamente o per mezzo dei capi degli uffici dipendenti, eccetto che per il personale governativo d'ispezione delle ferrovie concesse all'industria privata, cui provvede l'ufficio speciale delle ferrovie presso il Ministero dei lavori pubblici.

Digitized by Google

È vietato il rilascio di carte di libera circolazione e di biglietti impersonali, eccetto che nei casi di scambio con amministrazioni di ferrovie estere.

Art. 3.

La validità dei biglietti gratuiti per un solo viaggio, rilasciati per motivi di servizio, è stabilita in relazione allo scopo per il quale i biglietti stessi vengono emessi.

La validità dei biglietti gratuiti ed a prezzo ridotto, rilasciati per altri motivi, è di un anno, dalla data della loro emissione ed in nessun caso potrà essere prorogata.

Art. 4.

Le carte di libera circolazione dànno diritto a viaggiare in tutti i sensi per l'intera rete o per le percorrenze in esse indicate.

I biglietti per un solo viaggio dànno diritto a viaggiare una sola volta sulle percorrenze in essi indicate.

Le eventuali limitazioni nell'uso dei biglietti rispetto a determinati treni vengono stabilite con speciali disposizioni di servizio.

Art. 5.

I titolari dei biglietti per un viaggio a prezzo ridotto debbono, prima della partenza dalla stazione di origine, pagare l'importo dell'intera percorrenza, di andata o di andata e ritorno, per la quale i biglietti sono stati rilasciati.

Pei ragazzi di età compresa fra i tre ed i sette anni viene pagata la metà del prezzo ridotto.

I titolari dei biglietti di prima classe, di qualunque specie, possono prendere posto nei compartimenti a letto, nelle carrozze-salone dei treni ordinari, mediante pagamento del supplemento stabilito, a condizione, però, che vi siano posti disponibili dopo soddisfatte le domande dei viaggiatori con biglietto ordinario. Non possono prendere posto nei treni di lusso senza una speciale autorizzazione, che può essere accordata solo dalla direzione generale.

Senza autorizzazione speciale, inscritta sul biglietto, non

Digitized by Google

possono i titolari di biglietti gratuiti passare da una classe ad un'altra superiore, nemmeno col pagamento della differenza.

Art. 6

I titolari di carte di libera circolazione per percorrenze limitate e i titolari o i portatori di biglietti gratuiti o a prezzo ridotto non possono seguire un itinerario diverso da quello indicato sulla carta o sul biglietto, salvo il caso d' interruzione di linea o di vie dichiarate facoltative pei viaggiatori con biglietto ordinario.

I biglietti per un solo viaggio, gratuiti ed a prezzo ridotto, sono rilasciati per la via più breve. Quelli gratuiti possono però essere rilasciati per una via che non sia la più breve, purchè la maggiore percorrenza non superi i 100 chilometri, e comprendere altresì una diramazione, purchè questa non superi 50 chilometri.

I biglietti per un solo viaggio dànno diritto a fermate nelle stazioni intermedie, nei limiti stabiliti da apposite norme.

Art. 7.

La determinazione della classe per la quale possono essere fatte le concessioni di carte di libera circolazione e di biglietti di viaggio al personale delle ferrovie esercitate dallo Stato e rispettive famiglie, è regolata da norme approvate dal Consiglio d'amministrazione.

Lo stesso trattamento, a parità di gradi, è fatto al personale governativo d' ispezione delle ferrovie concesse all' industria privata.

Ai funzionari dello Stato, i quali, per ragioni di ufficio in dipendenza dei rapporti con le ferrovie dello Stato debbono compiere su queste frequenti viaggi, vengono rilasciate carte di libera circolazione o biglietti per un solo viaggio, valevoli per la classe che loro compete quando si recano in missione.

Le carte di libera circolazione rilasciate ai membri del Consiglio generale e delle Commissioni compartimentali del traffico, in base all'art. 84 della legge 7 luglio 1907, n, 429, sono di prima classe.

Digitized by Google

Art. 8.

Non è ammesso di rinunciare ad una concessione in favore di altra persona.

Non è ammesso il cumulo delle concessioni alle quali si potesse concorrere per diversi titoli, nè il cumulo delle concessioni di un anno con quelle di un altro.

Art. 9.

Non è accordato il rimborso del prezzo o del maggior prezzo di biglietti acquistati a pagamento di tariffa normale da persone che, avendo titolo a biglietti gratuiti od a prezzo ridotto hanno viaggiato sprovvisti di tali biglietti.

Si farà però luogo al rimborso quando i viaggi effettuati nelle condizioni sopra indicate siano stati motivati da comprovate ragioni di assoluta urgenza, ma in ogni caso non per classe superiore a quella spettante a norma dell'art. 7.

Art. 10.

Il titolare di una carta di libera circolazione e il titolare od il portatore di un biglietto di servizio, gratuito od a prezzo ridotto, devono farne presentazione ad ogni richiesta degli agenti dell'Amministrazione in servizio, e giustificare, occorrendo, l'identità propria personale e quella delle persone, che viaggiano in loro compagnia, comprese nello stesso biglietto.

Debbono inoltre attenersi alle avvertenze riportate sulle carte di libera circolazione o sui biglietti ed osservare le altre disposizioni di servizio vigenti in materia.

Art. 11.

Qualora avvenga lo smarrimento di una carta di libera circolazione o di un biglietto di servizio, gratuito od a prezzo ridotto, il titolare deve farne immediata denuncia all'ufficio che lo ha rilasciato, per i provvedimenti di sua competenza.

Se lo smarrimento avviene durante il viaggio, il titolare

Digitized by Google

della carta di libera circolazione ed il titolare od il portatore del biglietto di servizio, gratuito, od a prezzo ridotto, dovranno farne denuncia alla prima stazione di fermata del treno. Tale denuncia non assolve dall'applicazione delle disposizioni in vigore per i viaggiatori sprovvisti di regolare biglietto, salvo il rimborso del prezzo pagato, alle condizioni stabilite dall'art. 9.

TITOLO II.

Concessioni per motivi di servizio.

Art. 12.

Le carte di libera circolazione e i biglietti di servizio per un solo viaggio sulle ferrovie esercitate dallo Stato vengono rilasciati al personale dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato ed a quello governativo d'ispezione delle ferrovie concesse all'industria privata, in quanto sia richiesto dalle rispettive attribuzioni, nonchè al personale sanitario ausiliare, in relazione al disposto dell'articolo 50 del regolamento per il servizio sanitario, approvato col decreto ministeriale 20 giugno 1909.

Ai funzionari di altre amministrazioni dello Stato, i quali, per ragioni di ufficio in dipendenza dei rapporti con le ferrovie esercitate dallo Stato, debbono compiere su queste frequenti viaggi, le carte di libera circolazione ed i biglietti per un solo viaggio vengono rilasciati in base a disposizioni del ministro dei lavori pubblici.

TITOLO III.

Concessioni al personale delle ferrovie esercitate dallo Stato ed a quello governativo d'ispezione delle ferrovie concesse alla industria privata ed alle rispettive famiglie.

Art. 13.

I biglietti gratuiti e quelli a prezzo ridotto sulle ferrovie esercitate dallo Stato sono rilasciati al personale delle ferrovie medesime ed a quello governativo di ispezione delle ferrovie

Digitized by Google

concesse all' industria privata ed alle persone di famiglia indicate nei quadri seguenti:

QUADRO I.

Agenti e loro famiglie.

I Gruppo.

Agente.
Moglie.
Figli (fino ai 25 anni).
Figlie nubili.
Genitori dell'agente (se conviventi ed a carico).
Domestici (se conviventi).
Nutrici.

II Gruppo.

Genitori dell'agente (se non si trovano nelle condizioni indicate nel I gruppo)

Figli (oltre i 25 anni) Figlie maritate o vedove Fratelli e sorelle dell'agente, della moglie o dei genitori dell'agente Suoceri e suocere Nipoti orfani di padre Nuore vedove	Purchè sia provato che sono conviventi ed a carico.

III Gruppo.

Figli (oltre i 25 anni) Figlie maritate o vedove Fratelli e sorelle dell'agente, della moglie o dei genitori dell'agente Suoceri e suocere Nipoti orfani di padre Generi e nuore Moglie del fratello e marito della sorella l'agente o della moglie	Se non residenti nella stessa località dell'agente, siano o non siano a suo carico.

Avvertenze. — Ai figli legittimi e legittimati sono assimilati i figli naturali legalmente riconosciuti e gli adottivi legalmente adottati.

I patrigni, le matrigne e gli avoli (paterni e materni) sono assimilati ai genitori; i figliastri ai figli; i fratellastri e le sorellastre, ai fratelli ed alle sorelle.

Digitized by Google

Però i patrigni e le matrigne che, rimasti vedovi (per la sopravvenuta morte del coniuge, madre o padre dell'agente) non convivono stabilmente ed a carico dell'agente stesso, sono esclusi da ogni concessione.

Le anzidette assimilazioni sono riferibili unicamente ai congiunti dell'agente.

I nipoti orfani devono essere figli di figli o di figlie o di fratelli o di sorelle dell'agente

I parenti della moglie defunta dell'agente, se questi è passato a nuove nozze, restano esclusi dalle concessioni; così pure i figliastri di un agente defunto, se la vedova si è rimaritata.

Di massima non sono ammesse concessioni per domestici di agenti dei gradi cui spetta la 3ª classe.

Del pari non sono, di massima, ammesse concessioni in favore di domestici per gli agenti celibi o vedovi senza prole degli ultimi gradi fino al nono (od assimilato) se non quando gli agenti sono conviventi con i genitori o con altri parenti del 2° gruppo e semprechè gli uni e gli altri siano a carico degli agenti stessi.

I parenti ed affini dell'agente o della moglie non sono ammessi come domestici anche se il loro grado di parentela od affinità non sia compreso nel quadro.

Fino al grado 6° (od assimilato) le concessioni possono essere accordate per un solo domestico; dal grado 5° (od assimilato) in su, per due domestici al massimo.

QUADRO II.

Scrivane e loro famiglie.

I Gruppo.

Scrivana.
Figli (fino ai 25 anni).
Figlie nubili.
Genitori della scrivana (se conviventi ed a carico).
Domestica (se convivente).
Nutrici.

II Gruppo.

Genitori della scrivana (se non si trovano nelle condizioni indicate nel I gruppo).

Figli oltre i 25 anni e figlie maritate o vedove (quando la scrivana sia vedova) Fratelli minorenni della scrivana Sorelle nubili	Purchè provato che sono conviventi ed a carico.

III Gruppo.

Marito (se non residente nella stessa località).

Figli (oltre i 25 anni) Figlie maritate o vedove Fratelli e sorelle (della scrivana o dei suoi genitori) Generi e nuore Moglie del fratello e marito della sorella della scrivana	Se non residenti nella stessa località della scrivana, siano o non siano a suo carico.

Avvertenze. — Le avvertenze del quadro precedente valgono anche per le concessioni di cui al quadro II, esclusa per le scrivane l'assimilazione dei figliastri e le concessioni ai nipoti.

Art. 14.

Per ogni anno solare spettano:

a) al direttore generale, ai vice-direttori generali, ai consiglieri d'ammistrazione, e, dopo compiuto un anno di servizio, al personale di ruolo dei primi 14 gradi dell'amministrazione delle ferrovie esercitate dallo Stato, nonchè al personale governativo di ispezione delle ferrovie concesse alla industria privata dei gradi assimilati:

tre biglietti gratuiti e due a prezzo ridotto all'agente ed alle persone di famiglia del 1° gruppo;

un biglietto gratuito e due a prezzo ridotto alle persone di famiglia del II gruppo;

due biglietti a prezzo ridotto alle persone del III gruppo per recarsi a visitare l'agente nella località di sua residenza.

b) ai membri aggregati dell'ispettorato centrale delle ferrovie dello Stato e, dopo compiuto un anno di servizio, al personale di ruolo delle ferrovie dello Stato dei gradi 15, 16 e 17, ed a quello governativo d'ispezione dei gradi assimilati, agli agenti avventizi assunti dalle ferrovie dello Stato per la costruzione di nuove linee o di altri lavori, di grado non inferiore ad aiutante applicato (compreso) od equipollente, al personale dell'amministrazione dei lavori pubblici aggregato all'ufficio speciale per la sorveglianza della costruzione di nuove ferrovie concesse all'industria privata ed agli avventizi assunti per la sorveglianza stessa finchè abbiano tale incarico ed a parità di grado con quelli delle ferrovie dello Stato:

Digitized by Google

due biglietti gratuiti e due a prezzo ridotto all'agente ed alle persone di famiglia del primo gruppo;

un biglietto gratuito ed uno a prezzo ridotto alle persone di famiglia del secondo gruppo.

c) al personale di ruolo dei primi 14 gradi delle ferrovie dello Stato ed al personale governativo d'ispezione delle ferrovie concesse all'industria privata, di cui alla lettera *a*), ed al personale di cui alla lettera *b*), esclusi i membri aggregati dell'ispettorato centrale, nel primo anno di servizio e dopo tre mesi dall'assunzione, nonchè agli agenti avventizi in servizio continuativo, addetti all'esercizio delle ferrovie dello Stato ed agli agenti avventizi non compresi alla lettera *b*), assunti per la costruzione di nuove linee, semprechè in servizio da almeno tre mesi:

un biglietto gratuito all'agente, alla moglie ed ai figli minorenni, purchè conviventi ed a carico.

Art. 15.

Al personale delle ferrovie dello Stato ed a quello governativo di ispezione delle ferrovie concesse all'industria privata ed alle rispettive famiglie, oltre i biglietti di cui all'articolo precedente, possono essere accordati biglietti gratuiti nei casi e pei motivi seguenti:

a) all'agente, ed alle persone di famiglia, in caso di trasloco, di cambiamento di residenza per cessazione di servizio o collocamento in disponibilità o in aspettativa e di riammissione in servizio ed anche per viaggi preliminari ed accessorii che fossero riconosciuti necessari nei casi sovraccennati;

b) all'agente per recarsi in un ospedale in caso di malattia attribuibile a ragioni di servizio; all'agente e persone di famiglia, per cure speciali che non si possano compiere nella località di residenza e riconosciute necessarie dai sanitari dellAmministrazione, escluse sempre quelle climatiche e dei bagni di mare; e, ai soli congiunti, per recarsi a visitare agenti ricoverati in luoghi di cura fuori residenza, in seguito a ferite riportate in servizio;

c) alle persone di famiglia, nel caso di cambiamento di residenza in seguito alla morte dell'agente, avvenuta mentre esso era in attività di servizio;

Digitized by Google

d) all'agente e persone di famiglia del primo e secondo gruppo, per provvista di derrate alimentari, quando l'agente abbia residenza in località che ne difetti;

e) all'agente, per pulizia personale, quando risieda in località isolate;

f) ai figli ed ai fratelli e nipoti orfani dell'agente, inscritti nel secondo gruppo per istruzione o per apprendere un'arte o un mestiere, quando nella località di residenza ne manchino i mezzi. Il biglietto può essere reso valido, quando occorra, per una persona del primo o secondo gruppo, in accompagnamento.

I biglietti di cui alle lettere *d)*, *e)* ed *f)* non possono essere rilasciati per la prima classe.

TITOLO IV.

Concessioni al personale in disponibilità od in aspettativa ed alle rispettive famiglie.

Art. 16.

Ai funzionari dei primi cinque gradi dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato ed a quelli governativi di ispezione delle ferrovie concesse all'industria privata, dei gradi corrispondenti, collocati in disponibilità od in aspettativa per motivi di salute, può essere conservata la carta di libera circolazione sulle ferrovie esercitate dallo Stato; può del pari essere conservata ai funzionari del sesto grado ed assimilati, con venti o più anni di servizio.

Ai funzionari di cui sopra, collocati in aspettativa per motivi d'interesse privato o di famiglia, può essere mantenuto l'uso della carta di libera circolazione, di cui sono muniti all'atto del provvedimento e fino alla scadenza della carta stessa.

Art. 17.

Al personale delle ferrovie dello Stato ed a quello governativo di ispezione delle ferrovie concesse all'industria privata, collocato in disponibilità od in aspettativa per motivi di salute ed alle rispettive famiglie, sono conservate le concessioni di biglietti gratuiti ed a prezzo ridotto, e per il trasporto del bagaglio, come se l'agente fosse in attività di servizio.

Digitized by Google

Al personale collocato in aspettativa per motivi di interesse privato o di famiglia ed alle persone della rispettiva famiglia comprese nel primo gruppo, esclusi i domestici, può essere concesso un solo biglietto gratuito all'anno.

TITOLO V.

Concessioni al personale a riposo ed alle rispettive famiglie.

Art. 18.

Ai funzionari dell'Amministrazione delle ferrovie esercitate dallo Stato, compresi quelli esonerati dal servizio in base all'art. 59 della legge 7 luglio 1907, n. 429, ai funzionari superiori governativi di ispezione delle ferrovie concesse all'industria privata ed ai funzionari del soppresso regio ispettorato generale delle strade ferrate, a riposo, nonchè ai funzionari delle Società già esercenti le reti mediterranea, adriatica e sicula collocati a riposo prima del 1° luglio 1905 ed a quelli collocati in quiescenza della Società italiana per le strade ferrate meridionali durante l'anno dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1906, può essere concessa la carta di libera circolazione sulle ferrovie esercitate dallo Stato, nei limiti seguenti:

a) sull'intera rete per i funzionari di grado non inferiore a quello di capo divisione;

b) su 4000 chm. di rete, per gli ispettori capi e funzionari di grado equipollente;

c) su 3000 chm. di rete, per gli ispettori principali e funzionari di grado equipollente;

d) su 1000 chm. di rete per gli ispettori e funzionari di grado equipollente, purchè però abbiano ottenuto la qualifica almeno dieci anni prima della cessazione dal servizio, ovvero abbiano compiuto almeno 30 anni di servizio, cinque dei quali col grado suddetto, e quando il provvedimento di quiescenza sia posteriore alla pubblicazione della legge 7 luglio 1907, n 429.

Art. 19.

Agli agenti stabili a riposo delle amministrazioni di cui al primo comma del precedente articolo 18, è accordato annualmente un biglietto gratuito ed uno a prezzo ridotto. Uguale trat-

Digitized by Google

tamento è fatto alle persone di famiglia del primo gruppo, esclusi i domestici, ed alle figlie vedove e loro figli minorenni, se sia comprovato che le medesime sono conviventi con l'agente ed a suo carico.

Il trattamento medesimo è esteso anche alle vedove ed agli orfani (figli fino a 25 anni, figlie nubili nonchè figlie vedove e loro figli minorenni, se sia comprovato che erano conviventi con l'agente ed a suo carico all'atto del decesso) di agenti stabili morti in attività di servizio o in quiescenza.

Art. 20.

Al direttore generale ed ai vice-direttori generali delle ferrovie dello Stato, ai consiglieri di amministrazione, agli ispettori generali del già R. Ispettorato generale delle strade ferrate ed all'ispettore generale capo dell'ufficio speciale delle ferrovie presso il ministero dei lavori pubblici, usciti di carica, è accordato il trattamento di cui ai precedenti articoli 18 e 19.

Art. 21.

Agli agenti in prova ed a quelli avventizi in servizio continuativo addetti all'esercizio delle ferrovie dello Stato, esonerati per inabilità in seguito ad infortunio sul lavoro o a malattia dipendente da motivi di servizio, ed alle rispettive famiglie, nonchè alle famiglie degli stessi agenti morti per cause di servizio è fatto lo stesso trattamento degli agenti stabili, di cui al precedente articolo 19.

Art. 22.

Agli orfani di agenti delle ferrovie dello Stato morti in attività di servizio può essere conservato l'uso dei biglietti eventualmente rilasciati per motivi di istruzione fino al compimento del corso elementare e negli altri casi fino al termine dell'anno scolastico in corso.

Art. 23.

Al personale delle Amministrazioni indicate al precedente articolo 18 compete la classe corrispondente al grado col quale fu messo in quiescenza.

Digitized by Google

TITOLO VI

Disposizioni diverse e transitorie.

Art. 24.

Al personale sanitario ausiliare e famiglie è accordato lo stesso trattamento che viene fatto al personale ferroviario dei primi 14 gradi, a norma delle lettere *a*) e *c*) dell'articolo 14.

Può essere estesa allo stesso personale e famiglie l'applicazione delle disposizioni di cui alle lettere *b*), *c*), *d*) ed *f*) del precedente articolo 15 e di quelle di cui alle lettere *b*) e *d*) del susseguente articolo 27.

Al personale sanitario ausiliare, che abbia prestato servizio per non meno di 10 anni e ne sia stato dispensato pei motivi indicati nell'articolo 40 del regolamento pel servizio sanitario approvato con decreto ministeriale 20 giugno 1909, è conservata la carta di libera circolazione, con la percorrenza di cui fruiva a termini dell'articolo 50 del citato regolamento, per un periodo di anni pari alla metà di quelli durante i quali ha prestato servizio.

Per lo stesso periodo al personale medesimo ed alle rispettive famiglie (1° gruppo, esclusi i domestici) è esteso il trattamento degli agenti a riposo e famiglie, di cui al precedente art 19.

Art. 25.

Agli agenti addetti all'esercizio provenienti dalle cessate amministrazioni e non sistemabili nel personale di ruolo, in servizio da venti o più anni, nonchè alle loro famiglie, viene fatto per le concessioni di biglietti per un solo viaggio gratuiti e a prezzo ridotto, lo stesso trattamento che al personale stabile di pari grado, tanto nella posizione di servizio, quanto in quella di riposo.

Art. 26.

Possono essere accordati biglietti gratuiti od a prezzo ridotto agli aspiranti ad impiego nell'amministrazione delle ferrovie esercitate dallo Stato o nel personale governativo di ispe-

Digitized by Google

zione delle ferrovie concesse all'industria privata, nel caso di esame, di visita sanitaria e di assunzione in servizio.

Nel caso di assunzione in servizio la concessione può essere estesa alla moglie, ai figli minorenni e alle figlie nubili.

Art. 27.

Può essere accordato il trasporto gratuito del bagaglio:

a) ai titolari delle carte di libera circolazione, nei limiti stabiliti dal Consiglio di amministrazione;

b) al personale di cui alla lettera *a*) dell'art. **14** pel peso complessivo di 210 chg. ogni anno, con facoltà di fruire della concessione anche in tre volte, per 70 chg. ogni volta;

c) al personale di cui alla lettera *b*) del detto art. 14 pel peso complessivo di 100 chg. ogni anno, con facoltà di fruire della concessione anche in due volte, per 50 chg. ogni volta;

d) al personale di cui alla lettera *c*) del detto **art. 14** per una volta all'anno e fino al peso di cinquanta chilogrammi.

Il trasporto gratuito del bagaglio viene autorizzato:

nei casi di cui alla lettera *a*) del presente articolo con speciale indicazione sulle carte di libera circolazione;

negli altri casi con buoni valevoli per una sola volta e per il peso indicato nei buoni stessi,

Art. 28.

Al personale delle ferrovie dello Stato ed a quello governativo di ispezione delle ferrovie concesse alla industria privata può essere accordato il trasporto gratuito od a prezzo ridotto di mobili e masserizie in caso di assunzione, trasloco, primo impianto di casa od anche in caso di esonero, di collocamento a riposo, in aspettativa per motivi di salute, o in disponibilità e successiva ripresa di servizio, limitatamente a quella quantità che può ritenersi in armonia con le condizioni dell'agente.

Art. 29.

Può essere accordato il trasporto gratuito di salme di agenti delle ferrovie esercitate dallo Stato, e di funzionari del personale governativo di ispezione delle ferrovie concesse al-

Digitized by Google

l'industria privata e loro congiunti del primo gruppo, ed il trasporto, a tariffa ridotta del cinquanta per cento, di salme di congiunti del secondo gruppo.

Art. 30.

Le richieste di concessioni debbono essere fatte dagli agenti, per il tramite gerarchico.

Non sono ammesse richieste indirette, salvo nei casi di forza maggiore debitamente comprovata e salvo il caso di moglie dell'agente separata legalmente per colpa del marito.

Art. 31.

Non possono essere fatte concessioni a persone condannate per reati pei quali i regolamenti sul personale comminano la destituzione.

Incorre nella perdita di ogni concessione la moglie che, per colpa propria, sia legalmente separata dal marito e fino a che duri lo stato di separazione.

La vedova di un agente incorre nella perdita di ogni concessione quando passa a seconde nozze.

Art. 32.

E' conservata *ad personam* senza aumento di percorrenza, ai funzionari superiori della cessata direzione generale delle strade ferrate e del cessato regio ispettorato generale delle strade ferrate e dell'ufficio speciale delle ferrovie presso il ministero dei lavori pubblici, usciti di carica, nonchè agli agenti ferroviari a riposo, anche di grado inferiore a quello di ispettore, la carta di libera circolazione di cui fruiscono al momento della pubblicazione del presente regolamento.

Visto, d'ordine di Sua Maestà.

Il Ministro dei Lavori Pubblici
E. Sacchi.

Digitized by Google

R. DECRETO *n. 631 del 9 agosto 1910 che approva una sostituzione di data all'art. 43 del regolamento, approvato con Decreto Reale N. 804 del 26 novembre 1908, per la concessione di carte di libera circolazione ed a prezzo ridotto sulle ferrovie dello Stato.*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 9 luglio 1908, n. 406, riguardante la concessione di carte di libera circolazione, di biglietti gratuiti ed a prezzo ridotto:

Visto il regolamento per l'applicazione di detta legge, approvato col Nostro decreto 26 novembre 1908, n. 804;

Udito il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Nel comma 1° dell'art. 43 del regolamento, approvato col Nostro decreto 26 novembre 1908, n. 804, per la concessione di carte di libera circolazione e di biglietti gratuiti ed a prezzo ridotto, è sostituita alla data 9 luglio 1908, l'altra 31 dicembre 1908, e conseguentemente sono ammessi a fruire della concessione *ad personam* di biglietti gratuiti, di cui al suddetto articolo, i funzionari dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici ed i funzionari, commessi ed agenti del Senato del Regno e della Camera dei deputati assunti in servizio fino a tutto l'anno 1908.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 226 del 29 settembre 1910.

Digitized by Google

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 9 agosto 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI.
SACCHI.
TEDESCO.

Visto, *Il Guardasigilli:* FANI.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 263. (Servizio VIII).

Concessione speciale XIV.

Nell'elenco delle Società ginnastiche ammesse a fruire della Concessione Speciale XIV (ordine di Servizio n. 187 del 1910) devono aggiungersi, nell'ordine alfabetico delle sedi, i seguenti sodalizi:

Sedi	Denominazioni
Genova	Società Ginnastica « Goffredo Mameli ».
Iesi	Società ginnastica « Aesis ».
Pesaro	Società ginnastica « Nova Juventus ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 264. (Servizio VII).

Servizio di corrispondenza con la Tramvia-Novi Ovada. Apertura all'esercizio della fermata di « San Rocco ».

Col giorno 10 ottobre 1910 viene aperta all'esercizio la fermata di « San Rocco » sulla linea Novi Ligure-Ovada, della Società Anonima per la Tramvia Novi Ligure-Ovada.

Da tale data il servizio di corrispondenza merci con detta tramvia viene esteso alla nuova fermata, limitatamente però ai trasporti a piccola velocità a vagone completo della « *Società Anonima Fabbrica Italiana di confetture, cioccolatto ed affini* » la quale ha uno stabilimento raccordato con la fermata stessa.

La distanza dalla suddetta fermata alla stazione di scambio di Novi Ligure è di chilometri due.

Opportune aggiunte dovranno essere introdotte nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 265. (SERVIZIO VIII).

Servizio Italo-Germanico (Via Sempione).

Col 1° ottobre 1910, le ferrovie estere hanno attivato dei nuovi prezzi per trasporti a piccola velocità ed a vagone completo di scorie di defosforazione (scorie dette Thomas) macinate o non, dalla Germania all'Italia in transito via Sempione.

In corrispondenza a questi prezzi le ferrovie italiane mettono a disposizione quelli risultanti per la stessa merce dalle tariffe dirette.

All'uopo è stato predisposto apposito foglio intestato « Tariffa eccezionale per trasporti di scorie di defosforazione (scorie dette Thomas) », il quale comprende sub-*A* l'elenco delle stazioni italiane ammesse, colla indicazione delle rispettive distanze e dei prezzi dal transito di Iselle, e sub-*B* le stazioni germaniche colle relative distanze ed i prezzi, oltre ad alcune avvertenze dove è detto che in quanto non sia in esse provveduto si rimanda alle disposizioni e prescrizioni vigenti per il servizio diretto italo-germanico.

Il foglio in parola verrà distribuito, come di solito, dall'Ufficio Contabilità Riassuntiva Prodotti di Firenze e le stazioni principali ne riceveranno una scorta in più per la vendita al pubblico al prezzo di centesimi 10 per esemplare.

Dell'attuazione della detta tariffa sarà da farsi speciale annotazione alla voce 2285/1412 della nomenclatura e classificazione delle merci (pag. 105 del 23° Supplemento italo-germanico).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 266. (SERVIZIO VII e XI).

Attivazione del sistema di blocco, nei due sensi di marcia dei treni, fra le stazioni di Monterotondo e di Orte, e degli apparati centrali per la manovra dei soli segnali nelle stazioni intermedie.

Dalle ore 17 del giorno 13 Ottobre 1910 verrà attivato fra le stazioni di Monterotondo e di Orte, della linea Roma-Firenze, l'esercizio col sistema di blocco nei due sensi di marcia dei treni, e verranno in pari tempo attivati gli apparati centrali

Digitized by Google

per la manovra dei soli segnali nelle stazioni di Fara Sabina, Poggio Mirteto, Stimigliano, Civita Castellana e Gallese, essendo già attivati, come dagli Ordini di Servizio N. 200 e N. 234-1910, gli apparati centrali per la manovra dei deviatoi e dei segnali nella stazione di Orte e dei soli segnali in stazione di Monterotondo.

I posti di blocco sono situati come segue:

Stazione di Monterotondo	(F. V.)	Km.	25 + 582,85	Posto di blocco	N. 5
» » Fara Sabina	(F. V.)	»	37 + 130.75	» » »	» 6.
» » Poggio Mirteto	(F. V.)	»	48 + 521.50	» » »	» 7.
» » Stimigliano	(F. V.)	»	56 + 783.60	» » »	» 8.
» » C. Castellana	(F. V.)	»	69 + 736.80	» » »	» 9.
» » Gallese	(F. V.)	»	73 + 837.45	» » »	» 10.
» » Orte (Cabina B.)		»	82 + 187.40	» » »	» 11.

Nell'allegato schizzo sono indicati:

a) I vari posti di blocco col loro numero progressivo;

b) Tutti i segnali che a partire dalla data suddetta saranno in funzione sul tratto Monterotondo-Orte;

c) Le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

I segnali che sullo schizzo non sono indicati come segnali di avviso o non portano indicazione di categoria sono segnali di 1ª categoria.

Il presente Ordine di Servizio sostituisce, per quanto riguarda lo schizzo degli impianti della stazione di Orte, l'Ordine di Servizio N. 200-1910.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45, 46 del Compartimento di Roma.

Ordine di Servizio N. 267. (Servizio I).

Applicazione del nuovo regolamento per la concessione delle carte di libera circolazione e dei biglietti per un solo viaggio sulle ferrovie esercitate dallo Stato.

Con l'ottobre corrente entra in vigore il nuovo regolamento per la concessione di carte di libera circolazione e dei biglietti per un solo viaggio sulle ferrovie dello Stato, approvato con

Digitized by Google

R. decreto N. 628 in data 21 luglio 1910 e pubblicato nella prima parte del presente bollettino.

Il detto regolamento riproduce sostanzialmente le disposizioni del regolamento precedente: tuttavia si richiama su di esso l'attenzione in ispecial modo degli uffici che sono autorizzati al rilascio dei biglietti; ed in attesa che siano emanate le nuove norme per l'applicazione del regolamento medesimo, si avverte che tutti indistintamente i biglietti di viaggio serie *B* e *C*, e i buoni bagaglio che verranno rilasciati *per motivi non attinenti al servizio*, dovranno avere — a sensi dell'art. 3 — *la validitá di un anno dalla data della loro emissione*..

Ordine di Servizio N. 268. (Servizio VIII).

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 255-1910).

Di conformità a partecipazioni pervenute dalle Ferrovie Federali Svizzere, si avverte che col 12 ottobre 1910 la nuova stazione di Brittnau-Wikon verrà ammessa al servizio diretto con l'Italia.

In conseguenza, a pag. 300,317 e 403 del 15° supplemento alla tariffa italo-svizzera, sarà da introdursi il nome della detta nuova stazione colle seguenti indicazioni:

Pag. 300 Elenco Stazioni:

		Chiasso		Pino		Iselle	
S B B	Brittnau-Wikon .	271	335	240	290	313	244

Pag. 317 Tariffe Generali G. V. e P. V.:

									I		II		III	
	a	b	c	d	1	2	A	B	a	b	a	b	a	b
Brittnau-Wikon Chiasso.	9.56	4.81	8.58	9.60	4.63	4.26	3.05	2.72	2.28	2.04	2.24	1.62	1.84	1.20
Brittnau-Wikon Pino. .	8.31	4.18	7.15	8.48	4.13	3.78	2.68	2.39	2.—	1.79	1.96	1.43	1.62	1.05
Brittnau-Wikon Iselle .	11.13	4.94	8.80	12.57	5.54	4.80	3.71	3.31	2.78	2.46	2.65	2.01	2.25	1.40

Digitized by Google

Pag. 403 Tariffa eccezionale N. 12 P. V.:

Brittnau-Wikon . .	Chiasso . .	1.70
	Pino . . .	1.60
	Iselle . . .	1.72

A datare poi dal 5 ottobre 1910, nella nomenclatura di detta tariffa, sarà da modificarsi come appresso il testo della posizione italiana N. 2174/17 e della corrispondente posizione tedesca N. 17/2174:

2174 | 17 *Seta* (cascami di), cascami di filati di seta (moresche, struse, strazze e bavella).

17 | 2174 *Abfälle* von Seide oder Seidengarn (Turiner Moresken).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 269. (Servizio VII).

Estensione di servizio nelle stazioni dei tronchi Castelvetrano-Partanna e Castelvetrano-Selinunte, delle linee a scartamento ridotto Castelvetrano-S. Carlo e Castelvetrano-Bivio Sciacca.

(Vedi ordine di Servizio N. 134-1910).

In seguito all'impianto delle stadere a ponte nelle stazioni di Partanna e Castelvetrano, appartenenti ai tronchi Castelvetrano-Partanna e Castelvetrano-Selinunte, delle linee a scartamento ridotto Castelvetrano-S. Carlo e Castelvetrano-Bivio Sciacca, vengono abrogate le restrizioni di cui al punto VI, ultimo capoverso ed al punto VII penultimo capoverso dell'Ordine di Servizio N. 134-1910.

Di conseguenza le stazioni dei tronchi suaccennati sono ora ammesse anche ai trasporti a carro completo tanto in

Digitized by Google

servizio locale quanto in servizio diretto con le altre stazioni della Sicilia e del Continente.

Con l'occasione si pubblicano nell'allegato le aggiunte che, in dipendenza dell'apertura all'esercizio dei tronchi Castelvetrano-Partanna e Castelvetrano-Selinunte, devono essere introdotte nel volume: « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 79. (Servizio I).

Validità dei biglietti serie B di II e III classe rispetto ad alcuni treni direttissimi.

In dipendenza dell'attuazione al 1° ottobre 1910 del nuovo orario generale, si è ritenuto di stabilire che i biglietti a serie B di 2ª e 3ª classe - rilasciati per motivi non attinenti al servizio - pur rimanendo, in linea di massima, *non validi pei treni direttissimi,* diano però facoltà a viaggiare *nei sottoindicati treni, senza bisogno di alcuna speciale annotazione:*

a) **Linea Domodossola-Milano.**

Sono ammessi a viaggiare nel *direttissimo 259* fra Domodossola e Milano - senza facoltà di effettuare fermate intermedie - i portatori di biglietti serie B di 2ª e 3ª classe, purchè provenienti da Iselle od oltre.

b) **Linea Torino-Genova-Roma.**

I portatori di biglietti serie B di 2ª classe possono viaggiare nei *direttissimi 2 e 7,* alle medesime condizioni di percorrenza stabilite pei viaggiatori ordinari.

Digitized by Google

c) Linea Roma-Napoli.

Possono viaggiare, senza diritto di effettuare fermate intermedie nel tratto percorso dai treni direttissimi utilizzati, nè nelle rispettive località di transito:

nei direttissimi 100 e 103 rispettivamente i portatori di biglietti serie B di 2ª classe in provenienza da Palermo ed oltre (via mare), o colà diretti (pure via mare);

nel direttissimo 104 i portatori di serie B di 2ª classe in provenienza da oltre Battipaglia o da oltre Caserta (verso Foggia), purchè diretti a Roma ed oltre;

nel direttissimo 109 i portatori di serie B di 2ª classe in partenza da Roma ed oltre per oltre Battipaglia o per oltre Caserta verso Foggia.

Si rammenta poi che i biglietti serie B di 1ª, 2ª e 3ª classe, *emessi per motivi di servizio,* danno facoltà di viaggiare *in tutti i treni senza restrizioni di percorrenza.* purchè, beninteso, questi portino vetture della classe per cui sono validi i biglietti stessi, ad eccezione dei treni di lusso pei quali occorre speciale autorizzazione.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 80. (Servizio VIII).

Ritorno degli avvisi d'incasso.

(Vedi Circolare N. 13-1909)

Date le insistenti lagnanze che tuttavia pervengono dalle Amministrazioni estere interessate, devesi ritenere che le stazioni non si attengono alle disposizioni riguardanti il ritorno degli avvisi d'incasso degli assegni gravati sulle spedizioni in servizio internazionale, stabilite dall'Art. 25 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni merci, dove è fatto obbligo di restituire alle stazioni mittenti, il giorno stesso in cui vengono riscossi gli assegni, i relativi avvisi d'incasso debitamente com-

Digitized by Google

pletati e firmati, scortandoli cogli ordinari fogli di via o di spedizione nel quantitativo di esemplari stabilito.

Nell'intento quindi di vedere eliminate le lagnanze di cui trattasi, mentre si richiamano nuovamente le stazioni all'osservanza delle vigenti disposizioni in materia, si raccomanda vivaalle Divisioni e Sezioni del Movimento e Traffico di indagare di volta in volta le cause che provocano siffatte lagnanze delle Amministrazioni estere, provvedendo con tutto rigore a carico di quegli Agenti che si riconoscessero colpevoli di non essersi strettamente attenuti alie disposizioni stesse.

Distribuita agli agenti delle classi 8. 9 10, 11 e 12.

Circolare N. 81. (Servizio VII).

Permessi d'entrata nelle stazioni.

A datare dal 16 settembre 1910, la stazione di S. Silvestro, della linea Chivasso-Casale Monferrato, è stata ammessa alla vendita dei biglietti d'ingresso di seconda categoria, sotto la osservanza delle norme in vigore.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

Circolare N. II.v (SERVIZIO VII).

Trasporti autunnali — Servizio merci in collettame.

Con l'accentuarsi dei trasporti dei concimi e delle uve, la deficienza del materiale va facendosi di giorno in giorno più sentita, ed essa incomincia a pesare in troppo grave misura sugli scali marittimi, ove molta merce si è già accumulata in attesa dei vagoni, mentre molta è preannunciata in viaggio.

Si rende pertanto necessario osservare rigorosamente le disposizioni contenute nella lettera circolare n. 75/14811/30 del 27 agosto 1910, e sopratutto, vigilare che non abbiano a verificarsi soste di carri carichi, in partenza, transito ed in arrivo, giacchè ogni sosta contribuisce ad aggravare le condizioni di disponibilità del materiale.

Sarà opportuno altresì fare un uso molto parsimonioso di carri per il carico delle merci in collettame, ed a tal uopo saranno da osservarsi le disposizioni di cui appresso:

Per la grande velocità.

I. Resta vietato in modo assoluto la formazione di carri scorta senza itinerario in tutte le linee della Rete.

II. Per nessun motivo dovrà essere tollerata la formazione di carri completi o misti, piombati o non, con partite di merce in collettame ad eccezione di quelli pei quali sono stabiliti appositi itinerari e che viaggiano scortati da apposito foglio d'accompagnamento mod. G-140.

Si potranno formare soltanto quando per una data spedizione venga richiesto l'uso esclusivo di un carro e pagate le tasse stabilite dall'Art. 57 delle Tariffe.

III. L'inoltro delle merci in collettame a G. V. dovrà avvenire esclusivamente a mezzo degli itinerari stabiliti, colle restrinzioni sottoindicate.

IV. Nei treni ai quali è prescritto un solo carro scorta con

itinerario, questo dovrà mettersi in partenza nel solo caso in cui il bagagliaio sia insufficiente a contenere tutta la merce in spedizione; diversamente il *bagagliaio funzionerá da carro scorta* e per esso verrà emesso il relativo mod. G-140.

V. Nei treni coi quali è prescritto l'inoltro dei carri scorta, in numero maggiore ad uno, o di carri scorta e carri normali, il *bagagliaio dovrà funzionare* da carro scorta e gli verrà assegnato il corrispondente itinerario.

VI. Non si potranno formare supplementari ai carri normali ed ai carri scorta con itinerario se non con un minimo di 20 quintali o di 80 colli di merce.

VII. Non si dovranno mettere in partenza carri normali vuoti. Qualora non si avessero merci per un dato itinerario, si sospenderà la partenza del carro, si consegnerà al Conduttore il foglio d'accompagnamento mod. G-140 in bianco. Se lungo il viaggio vi saranno merci per l'itinerario mancante, il Conduttore richiederà un carro alla prima stazione che lo possa provvedere, ed intanto farà caricare la merce in bagagliaio, per poscia farla trasbordare nel normale che formerà appena possibile.

VIII. Queste disposizioni non sono applicabili ai carri FI. pei quali resta invariato il turno prescritto che dovrà essere mantenuto anche se i carri viaggiano vuoti; però sulle linee dove non funzionano questi carri non si dovrà ammettere il carico in carri ordinari di merci appartenenti agli itinerari degli FI.

Per la piccola velocità

I. I carri normali contrassegnati da stelletta non si debbono formare se non con un peso minimo di kg. 3000, oppure ogni 2 giorni.

II. Il peso minimo per la formazione dei supplementari resta fissato (in via d'esperimento) come segue:

di kg. 3000	se venga utilizzato	un carro da	8 o 10	tonnellate
» 4000	»	»	12	»
» 5000	»	»	oltre 12	»

III. Sulle linee, servite da squadre con manovali trasbordatori:

Digitized by Google

a) non si debbono mettere in partenza carri normali, se vuoti; se, invece, con peso inferiore ai kg. 1000, si metteranno in partenza ogni due giorni;

b) quando trattasi di due o tre itinerari susseguentisi, a servizio di una sola tratta e viaggianti collo stesso treno, potranno essere riuniti in un solo carro, a deroga dell'art. 6 delle norme e disposizioni sul servizio dei carri misti a P. V., comprendendovi anche merci per la stazione terminale del primo e del secondo itinerario.

Esempi: Sulla linea Milano-Verona-Venezia, si potranno riunire gli itinerari 301/303; 303/270; 307/309,311 402/404 (il 400 ed il 402 non debbono abbinarsi, perchè, fra Venezia e Padova non funzionino le squadre trasbordatori);

sulla linea Codogno-Mantova, gli itinerari 367/369;

sulla linea Milano-Bologna, gli itinerari 355/357; 359; 446,448; 440/442/44;

sulla linea Bologna-Rimini-Ancona, gli itinerari 601/614/603 650/654;

sulla linea Roma-Napoli, gli itinerari 773/781; 773/775; 720/736; 722/682;

sulla linea Messina-Palermo, gli itinerari 902/904/906; 911/901/909.

c) le stazioni che mettono in partenza carri normali dovranno sospenderli, quando, nello stesso giorno, abbiano formato un supplementare collo stesso itinerario (eccettuati quelli per merci infiammabili o pericolose, che non ammettono comunanza di carico). In tal caso, il carro, anzichè col mod. G-217*b*; dovrà essere scortato dal foglio d'accompagnamento mod. G-201 quadro *F* pel premio III.

IV. Tutte le stazioni dovranno sempre preavvisare le merci da caricarsi in colonna di treno, col prescritto mod. G-118, per norma delle stazioni che debbono mettere in partenza i carri normali.

Per tutti i casi accertati di viaggi di carri carichi di collettame a G. e P. V., senza itinerario o comunque in opposizione alle prescrizioni succitate si addebiterà al Capo stazione titolare ed al Capo gestione della stazione che avrà messo in partenza il carro e per tutto il percorso che questo avrà effettuato, la penalità di L 0.05 per carro-chilometro, a titolo di

Digitized by Google

parziale risarcimento della cattiva ed irregolare utilizzazione del carro.

Le Divisioni e le Sezioni del Movimento e Traffico sono incaricate di applicare questa disposizione, avvertendo che in caso di mancata applicazione, la responsabilità intera, del pagamento delle dette penalità, ricadrà sui Funzionari e sui Controllori incaricati della sorveglianza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

Errata-Corrige

Circolare N. 62 (*Bollettino 29 - 1910*). — Nell' ultimo comma, sopprimere le parole: « *o possa pesare oltre 5 chilogrammi al netto dell'imballaggio di uso* ».

Digitized by Google

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . *L.* 4,00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . „ 8,00

Digitized by Google

ANNO III - N. 41. 13 OTTOBRE 1910.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

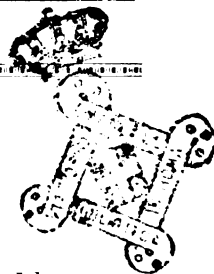
Roma, ottobre 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C.-76

Digitized by Google

Errata-Corrige

—

R. Decreto n. 628 (*Bollettino N. 40-1910*). Nella 2ª linea, invece di « *concesse* », leggasi « *non concesse* ».

Digitized by Google

R. **Decreto** *del 17 settembre 1910 che conferma un membro del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie di Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Veduta la legge 7 luglio 1907, n. 429 per l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Ritenuto che, a sensi dell'art. 5, comma 5°, della citata legge, col 12 settembre corrente scade dalla carica di consigliere di amministrazione delle ferrovie di Stato per compiuto triennio il signor Cassis grand'uffiziale avv. marchese Giovanni, consigliere di Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

E' confermato membro del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie di Stato, con effetto dal 12 settembre 1910, il signor Cassis grand'uffiziale avv. marchese Giovanni.

Il Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici, è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Racconigi, addì 17 settembre 1910.

VITTORIO EMANUELE.

Luzzatti.
Sacchi.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno*, n. 229 del 3 ottobre 1910.

Digitized by Google

R. DECRETO *n. 672 del 7 settembre 1910, che approva la nuova tariffa locale per il trasporto di fiori freschi* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visti gli articoli 38 e 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429;

Ritenuta l'opportunità di favorire lo sviluppo della esportazione dei fiori;

Udito il Consiglio generale del traffico;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, d'accordo coi ministri, segretari di Stato pel tesoro e per l'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' approvata la nuova tariffa locale a grande velocità per il trasporto di fiori freschi, piantine vive e foglie ornamentali, portante il n. 682, che, vistato di ordine Nostro, dai ministri proponenti, si trova allegata al presente decreto.

Detta nuova tariffa n. 682, ha vigore, in via di esperimento, per un anno dal 16 ottobre 1910.

Art. 2.

Il presente decreto, dopo l'anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, N. 234 dell'8 ottobre 1910.

Digitized by Google

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Venezia, addì 7 settembre 1910.

VITTORIO EMANUELE

LUZZATTI — SACCHI — TEDESCO — RAINERI.

Visto, *Il Guardasigilli :* FANI.

TARIFFA LOCALE n. 682 G. V.

per il trasporto di fiori freschi, piantine vive e foglie ornamentali, a vagone completo, con treni diretti, dalle stazioni delle linee Ventimiglia-Genova P. P. e Pisa C.-Genova P. P. a quelle sottoindicate.

CONDIZIONI DI CARICO	Chiasso	Peri conf. (Ala)	Pontebba	Udine
	PREZZI LIRE			
Spedizioni di qualunque peso in vagone da 15 tonnellate. Prezzi per vagone.	360 —	473 —	673 —	623 —
Per ogni tonnellata in più oltre 3500 kg., divisibile di 10 in 10 kg., caricata nello stesso vagone, quando siano domandati vagoni di portata superiore alle 15 tonnellate.	102.85	135.20	192.45	178.04

Digitized by Google

AVVERTENZE.

Nei prezzi suindicati è compreso l'aumento del 50 % per l'inoltro coi treni diretti che per il trasporto dei fiori saranno stabiliti dall'Amministrazione.

Non sono invece comprese le tasse per le operazioni e formalità doganali nelle stazioni internazionali di Chiasso e di Ala (Peri confine).

Per il percorso da Peri confine ad Ala (stazione), dove si compiono le operazioni doganali, da tassarsi in base alle tariffe interne austriache, si emetterà la nota d'affrancazione

CONDIZIONI.

1. Le spedizioni sono da effettuarsi con nota di spedizione a grande velocità, modulo del servizio interno per le destinazioni di Chiasso, Pontebba e Udine e con lettera di vettura internazionale per la destinazione di Ala.

Sui documenti di trasporto deve essere richiesta la presente tariffa locale e per le spedizioni dirette ad Ala (Peri confine) il mittente deve pure chiedere, sulla lettera di vettura, l'applicazione della tariffa interna austriaca per il tratto da Peri confine ad Ala loco. Il mittente è tenuto a consegnare per i trasporti diretti a Chiasso e ad Ala, le dichiarazioni doganali e quelle di statistica prescritte per le merci dirette all'estero.

2. La domanda dei vagoni occorrenti per il trasporto deve essere fatta alla stazione di partenza almeno 12 ore prima della presentazione della merce.

3. Avvenendo che per il trasporto sieno impiegati, secondo la richiesta del mittente, vagoni di portata superiore a quella di 15 tonnellate prevista dalla presente tariffa, il carico non deve eccedere il peso di 3500 chilogrammi.

In caso di eccedenza, il vagone si considera necessario agli effetti della tassazione, ed in aggiunta ai prezzi per vagone stabiliti per il carico normale, si computano i prezzi supplementari per tonnellata, da calcolarsi di 10 in 10 chilogrammi, sul peso eccedente i 3500 chilogrammi.

Digitized by Google

In qualunque caso il carico non deve oltrepassare i 2|3 della portata del carro impiegato.

4. E' ammesso il completamento del carico nelle stazioni intermedie delle linee Ventimiglia-Genova e Pisa-Genova, in cui faranno servizio al pubblico i treni diretti stabiliti pel trasporto fiori, sempre quando ciò sia compatibile con le esigenze di servizio.

Tuttavia nelle stazioni di fermata il completamento può farsi anche con spedizioni di fiori, piantine vive e foglie ornamentali provenienti dalle stazioni dove il treno non ha fermata ed a Genova può farsi pure, nei vagoni in partenza da Ventimiglia, con i prodotti di cui sopra provenienti, con altre tariffe, dalla riviera di Levante.

Sul documento di trasporto, il rappresentante del mittente nelle stazioni intermedie, dovrà esporre, in aggiunta al peso ed al quantitativo dei colli caricati nella stazione di origine, le altre indicazioni del peso e della quantità dei colli caricati successivamente in ciascuna delle stazioni intermedie, e per le spedizioni dirette a Chiasso e ad Ala, anche sui documenti doganali.

5. E' fatto divieto di togliere merci nelle stazioni intermedie. Verificandosi tale fatto, la merce levata nella stazione intermedia sarà tassata come una distinta spedizione dall'origine alla detta stazione intermedia, in base alla tariffa speciale n. 3. G. V.

6. Il pagamento della intera tassa di trasporto è sempre da farsi nella stazione di origine. Le eventuali eccedenze di tassa quando il peso superi i kg. 3500, come previsto dalla condizione 3ª, debbono essere soddisfatte dal mittente, sul quale saranno riprese a mezzo di rilievi a debito emessi dal controllo.

7. I termini massimi per la resa delle merci sono quelli normali delle tariffe interne e rispettivamente della Convenzione di Berna, secondo che i trasporti vengano presentati coi documenti del servizio interno, oppure del servizio internazionale.

8. I trasporti che fruiscono della presente tariffa sono accettati ed eseguiti a rischio e pericolo del mittente, il quale non può pretendere alcun indennizzo dall'Amministrazione fer-

Digitized by Google

roviaria per deterioramenti, avarie, perdite, ecc., quando non sia provato che essi derivino da colpa dell'Amministrazione.

9. Per quanto non sia diversamente stabilito nella presente, valgono le disposizioni generali per l'applicazione delle tariffe locali.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il Ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il Ministro del tesoro
TEDESCO.

Il Ministro di agricoltura, industria e commercio
RAINERI.

Digitized by Google

R. **Decreto** *n. 673 del 7 settembre 1910 che approva alcune modificazioni ed aggiunte da apportarsi alle « Tariffe e condizioni pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato »* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visti gli articoli 38 e 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429;
Udito il Consiglio generale del traffico;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici, d'accordo coi Ministri Segretari di Stato pel tesoro, e per l'agricoltura industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate le modificazioni ed aggiunte alle « Tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate », di cui alla legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), allegati *D* ed *E* e successive varianti, risultanti dall'unito prospetto, vistato, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Tali modificazioni ed aggiunte entreranno in vigore, in via di esperimento, per un anno, dal 16 ottobre 1910.

Art. 2.

Il presente decreto, dopo l'anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 234 dell'8 ottobre 1910.

Digitized by Google

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Venezia, addì 7 settembre 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI — SACCHI — TEDESCO — RAINERI.

Visto, *il guardasigilli :* FANI.

MODIFICAZIONI

ed aggiunte da apportarsi alle " Tariffe e condizioni pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato ".

L'indicazione della classe 4ª, che figura nella nomenclatura e classificazione delle merci a P. V. di fronte alla voce « Bianco di Meudon, di Spagna, di Troyes, Santo e di Nocera », è sostituita con quella della classe 5ª.

Alla voce stessa è inoltre aggiunta l'indicazione della tariffa speciale n. 120, serie *D*, e soppressa quella delle tariffe locali numeri 304 e 414.

Nella nomenclatura e classificazione delle merci a P. V., è aggiunta la voce: « Cloro liquido - vedi allegato 9, categoria 7ª », con l'assegnazione della classe 3ª e delle tariffe, speciale n. 109, serie *B* e locali nn. 304, 414 e 417.

Visto, d'ordine di Sua Maestà :

Il Ministro del tesoro
TEDESCO.

Il Ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il Ministro di agricoltura, industria e commercio
RAINERI.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 270. (SERVIZIO VIII).

3ª Appendice alle Tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato.

(Vedi Ordine di Servizio N. 265-1909).

E' stata pubblicata la 3ª Appendice alle Tariffe e condizioni pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato (edizione maggio 1908).

Detta Appendice sarà distribuita alle stazioni ed agli uffici interessati a cura dell' ufficio contabilità riassuntiva dei prodotti di Firenze.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 271. (SERVIZIO VIII).

Servizio diretto terrestre-marittimo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 148-1910).

Col 16 ottobre 1910, vengono ammesse al servizio diretto ferroviario-marittimo, soltanto per i trasporti da effettuarsi sotto il regime delle tariffe speciali **n. 1** e **11 G. V.**, anche le stazioni delle Ferrovie Secondarie e dei Laghi, aventi servizio cumulativo con le Ferrovie dello Stato.

Per ogni trasporto da o per le Amministrazioni predette deve essere presentata, dallo speditore, la richiesta di spedizione in vigore pei trasporti ferroviari in doppio esemplare.

Si rammenta che per i trasporti fra il Continente e la Sicilia, con percorso ferroviario continentale e siculo, si devono applicare, per il percorso della Rete dello Stato, soltanto i prezzi delle tariffe continentali sull'intero percorso cumulato della Rete stessa.

Digitized by Google

I prezzi da riscuotere per i percorsi marittimi e delle Amministrazioni Secondarie sono quelli risultanti dalle apposite tabelle delle tariffe speciali n. 1 e 11, ristampate con la 3ª Appendice alle Tariffe.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 272. (Servizio VIII).

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 268-1910).

In seguito a nuove comunicazioni pervenute dalle ferrovie federali svizzere ed a parziale modificazione delle indicazioni contenute nel precedente Ordine di Servizio n. 268-1910, si avverte che i prezzi delle Tariffe Generali G. V. e P. V., per la stazione di Brittnau-Wikon via Iselle, devono essere annullati e sostituiti come appresso:

	a	b	c	d	1	2	A	B	I		II		III	
									a	b	a	b	a	b
Brittnau-Wikon . . . Iselle .	11.16	4.94	8.80	12.62	5.56	4.80	3.72	3.32	2.79	2.47	2.66	2.02	2.25	1.40

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 273. (Servizio VIII).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 235-1910).

Colla data del 12 ottobre 1910 è stata ammessa alla Tariffa eccezionale N. 22 P. V. del percorso estero, servizio diretto italo-germanico la nuova stazione di Luban (Kr. Posen).

Digitized by Google

In conseguenza di tale ammissione saranno da introdursi nel 16° supplemento alla detta tariffa le seguenti aggiunte:

pag. 328 — Elenco delle stazioni germaniche.

Psn.	**Luban** (**Kr.** Posen)	Posen (1)	1321	1366	1222	1203

pag. 607 tariffa eccezionale n. 22 P.V.

Luban Kr. Posen	Pino	3,67
	Chiasso . . .	3,85
	Peri	3,49
	Pontebba . .	4,52

Colla data pure del 12 ottobre 1910 la stazione di Cassel Ober e Unterstadt è stata ammessa alla Tariffa eccezionale N. 27, con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale.

La relativa aggiunta dovrà essere fatta a pag. 637 del citato 16° supplemento alla tariffa italo-germanica.

		a	b	c	d
Cassel Ober e Unterstadt	Pino . . .	6.36	5.77	6.36	5.77
	Chiasso . .	6.73	6.09	6.73	6.09
	Peri . . .	7.38	5.90	6.38	5.90

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 82. (Servizio VII).

Permessi d'entrata nelle stazioni.

A datare dal 1° ottobre 1910 la fermata di Ospedaletto Euganeo, della linea Mantova-Legnago-Monselice, è stata ammessa alla vendita dei biglietti d'ingresso di II categoria, sotto l'osservanza delle norme in vigore.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

Circolare N. 12.[v] (SERVIZIO VII).

Premio temporaneo per la buona utilizzazione e per la rapida circolazione del materiale da merci.

(Vedi Ordine di Servizio N. 33-1906 e Circolare 9v-1909).

Anche quest'anno verrà concesso, a datare dal giorno 17 ottobre e fino ad avviso contrario, un premio speciale a favore del personale che si presterà efficacemente per conseguire una più intensa utilizzazione ed una rapida circolazione del materiale da merci.

Allo scopo però di estendere il beneficio del premio anche alle stazioni di maggior movimento, sia locale che di transito e di renderlo meglio corrispondente alla reale maggior prestazione da parte del personale, si ritiene opportuno di stabilire il premio stesso sulle basi seguenti:

a) Le stazioni indicate nell'unito prospetto allegato N. 1, le quali, nel periodo di una settimana, cioè dalle ore 0 del lunedì alle ore 24 della domenica, faranno partire un quantitativo di carri carichi o vuoti uguale a quello dei carri arrivati nello stesso periodo di tempo, avranno diritto al premio di L. 0,01 per ogni carro partito.

Per ogni carro fatto partire in più di quelli arrivati, il premio sarà invece di L. 0,50.

La concessione di questo premio è subordinata alla condizione che la stazione che vi concorre non limiti il ricevimento dei carri che vi sono diretti e che componga regolarmente i treni coi quali li fa partire.

S'intende che nessuno dei premi di cui al presente punto sub *a*) verrà concesso a quelle stazioni che non riusciranno a far partire un quantitativo di carri uguale a quello degli arrivati, e che i premi stessi verranno fatti rimborsare, se già pagati, quando venisse a risultare che si sia ricorso ad artifici, come quello sopraindicato, per ottenere il pareggio dei carri, fra gli arrivi e le partenze o una eccedenza delle partenze sugli arrivi.

Digitized by Google

b) Per ogni carro, in servizio locale, arrivato carico a P. V. e ripartito vuoto o carico a G. V. o a P. V. A. o viceversa, entro 24 ore da quella di arrivo; ovvero arrivato carico a P. V. e ripartito carico pure a P. V. entro 36 ore da quella di arrivo, in qualunque stazione della Rete, e purchè, s'intende, abbiano avuto luogo effettivamente le operazioni di carico e scarico, verrà concesso un premio di L. 0,60.

Per le stazioni in cui venissero applicate le restrizioni di cui all'art. 117 delle Tariffe, comma *o*), i limiti di tempo stabiliti per concorrere al premio, verranno ridotti rispettivamente da ore 24 a ore 18 da ore 36 a ore 30.

I carri in arrivo od in partenza dagli scali marittimi di Genova, Savona, Venezia, Spezia, Livorno, Ancona, Napoli, Torre Annunziate, Brindisi, Palermo, Siracusa, Catania, Porto Empedocle, Licata, quelli di proprietà privata e quelli specializzati per determinati trasporti come sabbia, barbabietole ecc., non dovranno essere compresi fra quelli da premiare.

Per la liquidazione di questi premi, da farsi settimanalmente, si osserveranno le seguenti norme:

Le stazioni che concorrono al premio sub *a*) e che sono indicate nell'allegato I, dovranno compilare un prospetto uguale al modello allegato II, indicandovi per ogni giorno e per ogni treno, il quantitativo dei carri carichi o vuoti arrivati o partiti, facendo poi alla fine della settimana le prescritte operazioni per stabilire il quantitativo dei carri da premiarsi.

Come si disse, tutte le stazioni possono concórrere al premio sub *b*). — Esse compileranno settimanalmente un prospetto conforme al modello allegato III, nel quale indicheranno tutti i dati riferibili ai carri da premiarsi.

Le ore di partenza e di arrivo dei treni dovranno essere sempre quelle prescritte dall'orario, senza tener alcun conto degli eventuali ritardi.

In base ai dati risultanti dai due prospetti succitati, il Capostazione titolare effettuerà la liquidazione e la ripartizione del premio al personale secondo le quote parti stabilite nell'Ordine di Servizio N. 33-1906; però al premio sub *a*) non potrà concorrere che il solo personale addetto alla manovra ed i Dirigenti del Movimento.

L'importo dei premi sarà pagato coi fondi della stazione

Digitized by Google

ogni martedì della settimana seguente a quella cui si riferiscono i premi stessi.

A tal uopo verrà compilato nei modi d'uso il Mod. B-94 (sul quale dovranno figurare le generalità di tutti gli Agenti premiati e la relativa quota di premio) che sarà versato come danaro alla cassa con la seguente motivazione: « Premio temporaneo per l' utilizzazione del materiale. Circolare numero 12^{V}-1910 ».

Copia del Mod. B-94 dovrà essere trasmessa alla Delegazione Circolazione Veicoli da cui la stazione dipende, unitamente ai prospetti allegati II e III riferibili al premio liquidato.

Il Capo-stazione titolare risponderà in proprio di qualsiasi irregolarità od abuso che potesse avverarsi nell'applicazione di questi premi o nella ripartizione del loro importo. Egli dovrà indicare giornalmente in apposito cartellino, da affiggersi in un locale accessibile a tutto il personale, il quantitativo dei carri arrivati e partiti in ciascun giorno della settimana, per le stazioni che concorrono al premio sub *a*), ed il quantitativo dei carri premiati e il relativo importo per quanto riguarda il premio sub *b*).

Le Divisioni e Sezioni del Movimento e Traffico faranno rigorosamente sorvegliare, a mezzo degli Ispettori di Riparto e dei Controllori del Materiale, che l'applicazione delle norme contenute in questa Circolare sia regolare e che non avvengano abusi.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nell'adunanza N. 31 del 7 ottobre 1910.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

Stazioni ammesse a con

COMPARTI				
Torino	**Milano**	**Venezia**	**Genova**	**Firenze**
Bussoleno	Arona	Udine	Ventimiglia	Parma
Torino Scalo	Gallarate	Treviso	Pavia	Reggio Emilia
Torino P. Susa	Rho	Mestre	Voghera	Modena
Torino Dora	Monza	Venezia S. L.	Tortona	Bologna
Torino Smist.	Lecco	Venezia Maritt.	Novi S. Bovo	Pistoia
Chivasso	Bergamo	Padova	Novi Centrale	Prato
Santhià	Milano P. G.	Vicenza		Rifredi
Vercelli	Milano P. R.	Verona P. V.		Firenze P. P.
Novara	Milano S.	Verona P. N.		Firenze C. M.
Bra	Milano P. T.	Cittadella		Empoli
Asti	Milano Lamb.	Mantova		Pisa C.
Casale	Rogoredo	Rovigo		Pisa P. N.
Mortara	Treviglio	Ferrara		Livorno S. M.
Nizza	Brescia			Livorno Maritt.
Acqui	Piacenza			Viareggio
Alessandria C.				Sarzana
Alessandria Sm.				Spezia
				S. Stefano M.
				Lucca
				Cecina
				Grosseto
				Asciano
				Chiusi
				S. Giovanni V.

Digitized by Google

Allegato **I** *alla Circolare N. 12ᵛ – 1910.*

correre al premio ***sub a***)

MENTO DI

Ancona	Roma	Napoli	Reggio C.	Palermo
Ravenna	Orte	Caianello	Sapri	Trapani
Rimini	Civitavecchia	Caserta	Paola	Palermo
Faenza	Orbetello	Cancello	S. Eufemia	Termini I.
Falconara	Roma Tras.	Napoli S. S.	Villa S. Giovanni	Roccapalumba
Ancona	Roma Tusc.	Napoli S. F.	Reggio C. C.	Aragona C.
Fabriano	Roma Term.	Napoli P. Massa	Reggio C. P.	Porto Empedocle
Foligno	Roma S. Lorenzo	Avellino	Catanzaro	Canicattì
Terni	Roma Portonaccio	Benevento		S. Caterina Xirbi
Castellam. Ad.	Avezzano	Foggia		Licata
Pescara	Sulmona	S. Giovanni T.		Siracusa
		Torre Annunziata C.		Valsavoia
		Torre Annunziata M.		Bicocca
		Mercato S. Severino		Messina
		Salerno		Catania
		Battipaglia		
		Rocchetta S. A.		
		Barletta		
		Potenza		
		Bari		
		Brindisi		
		Taranto		
		Lecce		
		Metaponto		

Digitized by Google

PREMIO TEM

Settimana dal ....

CARRI ARRIVATI

Numero del Treno	Lunedì		Martedì		Mercoledì		Giovedì		Venerdì		Sabato		Domenica		TOTALE		
	carichi	vuoti	carichi	vuoti	carichi	vuoti	carichi	vuoti	carichi	vuoti	carichi	vuoti	carichi	vuoti	carichi	vuoti	comples-sivo
Totali . .																	

Il sottoscritto dichiara di avere controllato personalmente i dati esposti nel presente prospetto e di averli riconosciuti esatti.

IL CAPO STAZIONE TITOLARE

Digitized by Google

Allegato **II** *alla Circolare N. 12v -1910.*

PORANEO

al 1910

CARRI PARTITI

Numero del Treno	Lunedì		Martedì		Mercoledì		Giovedì		Venerdì		Sabato		Domenica		TOTALE		
	carichi	vuoti	carichi	vuoti	carichi	vuoti	carichi	vuoti	carichi	vuoti	carichi	vuoti	carichi	vuoti	carichi	vuoti	complessivo
Totali . .																	

Liquidazione
- Carri N. a L. Importo L.
- » » »
- Totale L.

Digitized by Google

Allegato **III** *alla Circolare N. 12v -1910.*

PREMIO TEMPORANEO

Settimana dal .... ***al*** ***1910***

ARRIVO					PARTENZA					Sosta ore	*Annotazioni*
NUMERO DEL CARRO	Treno	Giorno	Ore	Se vuoto o carico G.V.,P.V.A. P. V. (1)	Numero del carro	Treno	Giorno	Ore	se vuoto o carico G.V.,P.V.A. P. V.		

(1) Indicare colla lettera V se vuote e, rispettivamente, G.V., P.V.A. o P.V. se carico a grande, piccola accelerata o piccola velocità.

Digitized by Google

ANNO III - N. 42. 20 OTTOBRE 1910.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Roma, ottobre 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75

Digitized by Google

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Per memoria.

Digitized by Google

LEGGE *n. 361 del 30 giugno 1910, relativa ai provvedimenti per l'industria zolfifera siciliana* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue;

Art. 1.

I proprietari o possessori e gli esercenti delle zolfare in attività, presenti o future della Sicilia, costituiti in consorzio, secondo la legge 15 luglio 1906, n 333, continueranno a rimanere consorziati fino al 31 luglio 1918.

Il Consorzio ha sede in Palermo.

Art. 2.

Il Consorzio ha lo scopo di vendere lo zolfo per conto e nell' interesse comune di tutti i consorziati.

A tale effetto è consorziato tutto lo zolfo ottenuto nelle miniere, come primo prodotto del trattamento del minerale di zolfo, il quale resta sottoposto alle norme stabilite dall' art. 6.

Il Consorzio, nei limiti della quantità annulmente disponibile, tenuto conto degli impegni per le vendite fatte direttamente, non potrà rifiutarsi di vendere lo zolfo a chiunque ne faccia richiesta.

Art. 3.

Gli zolfi potranno essere classificati in quattro qualità, tenendo conto dei loro caratteri fisici e del loro grado di purezza.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 153 del 1°

Il prezzo di vendita delle varie qualità di zolfo deve essere determinato in modo che per ciascuna piazza riesca uguale per tutti i richiedenti, e reso noto ad ogni variazione mediante pubblicazione di appositi listini.

I listini devono, per ogni piazza e per le singole qualità, indicare distintamente il prezzo degli zolfi:

posti a bordo;
posti alla vela (lungo bordo);
posti e pesati nei magazzini;
posti alla stazione.

La differenza di prezzo degli zolfi posti alle stazioni dei vari scali d'imbarco dell'isola, sarà determinata in base alle spese di traspoto, per ferrovia o con altri mezzi, occorrenti per provvedere di zolfo ciascuna piazza.

Allo scopo di facilitare l'impiego dello zolfo in determinate industrie, sia all'interno, sia all'estero, o la vendita in determinati luoghi, o in altri casi in cui sia evidentemente utile al Consorzio di vendere una determinata partita di zolfi, il Corsorzio potrà concedere riduzioni sui prezzi normali, fissando, ove occorra, le condizioni e le garanzie relative all'uso dello zolfo.

Art. 4.

Il diritto esclusivo nel Corsorzio di vendere lo zolfo non esclude che siano consentite le cessioni dei contratti relativi a zolfi venduti dal Corsorzio per future consegne, secondo gli usi del commercio.

Tutti gli zolfi prodotti nelle miniere siciliane saranno trasportati nelle piazze indicate dal Consorzio, a spese dei consorziati, i quali, però, in nessun caso saranno gravati di spese maggiori di quelle che avrebbero sostenuto trasportando gli zolfi al porto più vicino.

Il Corsorzio ha facoltà, nei casi che saranno stabiliti dal regolamento, di designare anche i magazzini nei quali gli zolfi dovranno essere immessi. Esso ha pure facoltà di concedere che lo zolfo destinato al consumo nell'interno dell'isola, sia consegnato ai compratori sui luoghi di produzione o nelle stazioni ferroviarie.

Digitized by Google

I consorziati che sono costretti a trasportare lo zolfo con barche, carri od altri mezzi alle piazze stabilite, dovranno farne domanda al Corsorzio, il quale indicherà il magazzino in cui gli zolfi dovranno essere immessi.

Ogni carico dovrà essere accompagnato da lettera di vettura formata secondo apposito modulo fornito dal Consorzio stesso.

Il minerale di zolfo, lo sterro di zolfo e lo zolfo lavorato non saranno ammessi all'imbarco nei porti della Sicilia dai competenti uffici doganali, nè in spedizione sulle ferrovie o sulle strade ordinarie, se non sia prodotta apposita richiesta dal Consorzio.

La stessa richiesta occorre per l'imbarco degli zolfi consorziati.

I contravventori alle disposizioni del presente articolo e dell'art. 6, saranno puniti con la multa di L. 10 per ogni quintale di zolfo, di minerale di zolfo, di sterro di zolfo o altro incorso in contravvenzione.

Gl'incaricati del Consorzio e gli agenti ed ufficiali della forza pubblica, indicati all'art. 58 alinea, ed all'art 68 del Codice di procedura penale, procederanno all'accertamento delle contravvenzioni e al sequestro del minerale, facendone rapporto alla competente autorità giudiziaria.

Art. 5.

Le vendite, cessioni, pegni, assegnazioni di zolfo ed altri simili atti producono, nei rapporti col Consorzio, il solo effetto di surrogare i compratori, cessionari, creditori con pegno e simili nei diritti, escluso il diritto di voto, e nelle obbligazioni che i loro danti causa hanno verso il Consorzio.

Art. 6.

Il Consorzio, allo scopo di facilitare l'impiego del minerale di zolfo in determinate industrie, ha facoltà di acquistarlo, per rivenderlo, direttamente dai consorziati, pagandolo in ragione dello zolfo che si potrebbe ricavare dal minerale coi sistemi ordinari di fusione.

I consorziati possono anche usare o alienare a terzi, col-

Digitized by Google

l'autorizzazione del Consorzio, il minerale di zolfo, lo sterro di zolfo ed i residui del minerale fuso con apparecchi a vapore, per applicarli nell'isola alla fabbricazione di prodotti industriali dei quali lo zolfo entri a far parte.

Art. 7.

L'apertura di nuove zolfare nell'isola sarà concessa soltanto a coloro che dimostrino di avere i mezzi finanziari occorrenti per una razionale lavorazione della zolfara e provvedano ad una adeguata direzione tecnica.

La concessione sarà data dal ministro di agricoltura, industria e commercio, sentito l'ufficio minerario di Caltanissetta, che fisserà, caso per caso, le norme per tale lavorazione.

Art. 8.

I consorziati sono rappresentanti da un Comitato di delegati, scelto fra i consorziati stessi, composto di trentasei membri.

I delegati sono eletti dai consorziati, metà con la votazione per numero e metà con la votazione per interesse, secondo le norme che saranno stabilite con decreto Reale, promosso dal ministro di agricoltura, industria e commercio; durano in carica quattro anni e possono essere rieletti.

Ove prima della scadenza del quadrennio, il numero dei componenti il Comitato dei delegati, per dimissioni od altre cause, si riduca di oltre un terzo, si procederà immediatamente alle relative surrogazioni.

Spetta al Comitato dei delegati:

1° Discutere, approvare o modificare il bilancio preventivo ed il conto consuntivo.

2° Nominare i componenti il Consiglio d'amministrazione, ai termini dell'art. 10.

3° Nominare i membri del Collegio arbitrale di cui all'art. 15.

4° Stabilire le norme e le garanzie per la eventuale limitazione della produzione, quando ciò sia riconosciuto necessario.

Digitized by Google

Art. 9.

I consorzi votano per numero e per interesse.

Nella prima di queste votazioni ciascuno di essi ha un voto; nella seconda ha un voto in ragione di ogni gruppo di dieci operai impiegati nella sua miniera, secondo i dati risultanti al Sindacato obbligatorio per gli infortuni sul lavoro, al 31 luglio di ogni anno.

L'interesse del proprietario o possessore della miniera è ragguagliato al quinto di quello dell-esercente.

Le varie quote di esercizio di una miniera, o le varie quote di proprietà, o di possesso della stessa devono essere rappresentate da un solo interessato, anche se donna nubile o maritata, il quale raccoglie i voti di tutti gli altri interessati.

La rappresentanza spetta al maggiore interessato, se non sia stata conferita ad altro interessato, a norma dell'art. 678 del Codice civile; se gli interessati hanno una quota eguale, la rappresentanza spetta al più anziano per età.

Art. 10.

Il Consorzio è amministrato da un Consiglio composto di sei membri titolari e quattro supplenti scelti fra i consorziati e dal direttore generale che lo presiede.

Quattro membri titolari e due supplenti sono nominati dal Comitato dei delegati, due titolari ed un supplente scelti dai delegati eletti per numero nel proprio seno, e due titolari e un supplente da quelli eletti per interesse pure nel proprio seno. Gli altri membri sono nominati, sempre fra i consorziati, un titolare ed un supplente dal ministro di agricoltura, industria e commercio, ed un titolare ed un supplente dal Consiglio di amministrazione del Banco di Sicilia, fuori del proprio seno e di quello del Consiglio generale.

I supplenti non possono intervenire nelle adunanze del Consiglio se non in sostituzione di consiglieri titolari.

I componenti il Consiglio durano in carica quattro anni, e quelli elettivi si rinnovano per metà ogni due anni. Nel primo bienno decide la sorte.

Gli uscenti di nomina elettiva non possono essere rieletti

Digitized by Google

che dopo un biennio dalla scadenza, e gli altri possono essere confermati.

Quando per morte, o per dimissioni venga a mancare un componente elettivo, il Consiglio nomina il surrogante, il quale dura in carica sino alla prossima adunanza del Comitato dei delegati.

Sono incompatibili con l'ufficio di membro del Consiglio d'amministrazione coloro che esercitano direttamente od indirettamente il commercio di esportazione degli zolfi, o l'industria della raffinazione, o siano depositari degli zolfi consorziali nei porti d'imbarco, i soci delle Società esercenti tali imprese, e tutti gli stipendiati del Consorzio.

Nel R. decreto, di cui all'art. 8 della presente legge, saranno stabilite le norme per la elezione e la rinnovazione dei componenti il Consiglio e per il funzionamento di esso.

Art. 11.

Il Consiglio d'amministrazione:

1. Determina i prezzi normali di vendita degli zolfi sulle varie piazze secondo le diverse qualità.

2. Forma i regolamenti interni per il funzionamento dei diversi servizi dell'azienda.

3. Compila il bilancio preventivo o il conto consuntivo di ogni esercizio, e li presenta con relazione illustrativa al Comitato dei delegati.

4. Dirige e sorveglia l'andamento generale della azienda consorziale.

5. Delibera sulle vendite a prezzi speciali, sulle transazioni, sulle liti da sostenere e promuovere.

6. Forma l'organico degl'impiegati e provvede alla nomina ed alla revoca degli stessi.

7. Tratta ogni altro affare che non sia di competenza del Comitato dei delegati a norma dell'art. 8, o del direttore generale, secondo quanto sarà stabilito nel regolamento.

Art. 12.

Il direttore generale è nominato con decreto Reale, promosso dal ministro di agricoltura, industria e commercio, di

Digitized by Google

accordo col ministro del tesoro, sentito il Consiglio dei ministri.

Egli ha la rappresentanza legale del Consorzio, e sopraintende a tutti i servizi dell'azienda, della cui regolarità risponde di fronte al Governo. al Comitato de delegati ed al Consiglio d'amministrazione.

Spetta al ministro di agricoltura, industria e commercio, di accordo col ministro del tesoro, sentito il Consiglio di Stato e il Consiglio dei ministri, promuovere il decreto Reale motivato per la revocazione del direttore generale, quando risulti che questi abbia compiuto trasgressioni alle leggi, ai regolamenti, allo statuto, o altri atti che possano ledere gl' interessi del Consorzio.

In ogni caso al direttore generale debbono essere comunicati per iscritto gli addebiti mossigli, con invito a presentare le proprie giustificazioni entro un termine prefissogli.

Art. 13.

Qualora la scelta del direttore generale cada su di un funzionario dell'Amministrazione dello Stato in attività di servizio, questi continua a fare parte dell'Amministrazione stessa, conservando il grado, lo stipendio, le indennità e tutti gli altri diritti che gli competono, compreso quello d'avanzamento.

In tal caso sarà a carico del bilancio del Consorzio soltanto la differenza fra gli assegni stabiliti in organico a favore del direttore generale e lo stipendio e le indennità dovutegli dallo Stato.

Art. 14.

Salvo il caso di revocazione previsto e regolato dall'art. 12, l'ufficio di direttore generale del Consorzio ha carattere di stabilità.

All'atto di cessazione dall'ufficio per qualsiasi ragione, tranne il caso della revocazione, il funzionario di cui al precedente articolo avrà diritto al conferimento di un posto nella carriera amministrativa del Ministero al quale appartiene, di grado non inferiore a quello effettivo o parificato di ispettore generale.

Digitized by Google

Nel caso in cui nell'organico del Ministero quel posto non fosse disponibile, il funzionario predetto lo assumerà in soprannumero.

Art. 15.

Le controversie tra il Consorzio e i consorziati sopra tutti gli obietti attinenti alla presente legge, saranno decise inappellabilmente da tre arbitri.

A questo scopo è costituito un Collegio di sei arbitri, nominati ed occorrendo surrogati, due dal ministro di agricoltura, industria e commercio, fra gli esperti in materia commerciale, due dal primo presidente della Corte di appello di Palermo, fra gli esperti in materia giuridica, e due dal Comitato dei delegati fra gli esperti in materia mineraria.

La scelta dei decidenti sarà fatta in principio per sorteggio, e successivamente per turno, in ciascun gruppo.

Art. 16.

Entro il mese di agosto di ciascun anno l'Amministrazione delle imposte dirette accerta l'ammontare degli introiti fatti nell'esercizio precedente per imposta fondiaria principale sulle zolfare della Sicilia, ne opera il rimborso a favore del Consorzio, e per conto di esso ne fa il versamento al Banco di Sicilia.

Nel secondo semestre di ciascun anno, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato accerta l'ammontare degli introiti di tariffa fatti per il trasporto degli zolfi sulle ferrovie della Sicilia di pertinenza dello Stato durante l'esercizio precedente. Sulle spese di esercizio essa provvederà al pagamento a favore del Consorzio di una somma pari alla metà di detto ammontare versandone l'importo al Banco di Sicilia. In nessun caso tale somma dovrà superare il limite di L. 850,000.

Art. 17.

Il servizio di Cassa del Consorzio è fatto gratuitamente dal Banco di Sicilia, al quale sono versate in conto corrente dispo-

Digitized by Google

nibile tutte le somme per qualsiasi titolo dovute al Consorzio, osservato quanto è disposto nell'ultimo capoverso dell'art. 19.

Sulle somme versate al Banco, questo corrisponde un interesse di un mezzo per cento inferiore a quello assegnato ai depositi della Cassa di risparmio del Banco stesso.

Art. 18.

L'esercizio finanziario del Consorzio si apre il 1° agosto e si chiude col 31 luglio dell'anno successivo.

Il Consiglio d'amministrazione presenta con relazione illustrativa per l'approvazione al Comitato dei delegati entro il mese di maggio, il bilancio preventivo dell'esercizio successivo e, non oltre il mese di ottobre, il conto consuntivo dell'esercizio precedente.

Il bilancio preventivo ed il conto consuntivo, deliberati dal Comitato dei delegati, devono riportare l'approvazione del ministro di agricoltura, industria e commercio e del ministro del tesoro.

Il bilancio di previsione deve indicare, in base ai dati più attendibili e alle prescrizioni dell'art. 19, le entrate, le spese e gli oneri di ogni natura dell'esercizio, nonchè la somma risultante disponibile da ripartire ai consorziati, detratto un congruo prelevamento allo scopo di costituire un fondo speciale per spese impreviste.

La somma complessiva che si prevede incassare per vendita di zolfi non potrà superare quella effettivamente riscossa per zolfi consegnati nell'anno solare precedente.

Nel bilancio stesso deve essere indicato il valore da attribuire ad una tonnellata di zolfo delle diverse qualità, agli effetti delle anticipazioni e delle ripartizioni ai consorziati. Tale valore che dovrà sempre esser fissato in una cifra inferiore al prezzo medio di vendita conseguito nell'anno precedente, sarà determinato della somma disponibile divisa per il numero delle tonnellate di zolfo consegnate al Consorzio nel detto anno.

Le previsioni sulle consegne e sulle vendite dello zolfo, quando ne sia dimostrata la necessità, potranno essere modificate durante il corso dell'esercizio per iniziativa del Consiglio d'amministrazione, oppure su domanda degli Istituti sovventori,

Digitized by Google

o di tanti consorziati che rappresentino insieme una produzione non minore di 100.000 tonnellate annue.

Le variazioni devono essere approvate dal ministro di agricoltura, industria e commercio e dal ministro del tesoro, i quali hanno pure facoltà d'introdurle di accordo, con decreto motivato, sentito il Consiglio di amministrazione.

Art. 19.

Le somme occorrenti per le spese d'amministrazione e per aumentare l'uso dello zolfo nell'industria e nell'agricoltura, non dovranno mai superare, complessivamente il limite che sarà stabilito dal regolamento.

A provvedere alla estinzione del residuo del debito di L. 2,000,000 contratto con il Banco di Sicilia, per la formazione del capitale della Banca autonoma di credito minerario e all'aumento del fondo costituito per attenuare le conseguenze della eventuale disoccupazione di operai delle miniere di zolfo, sarà stanziata nel bilancio di previsione, in distinti capitoli, una somma complessiva non maggiore di lire due per tonnellata di zolfo venduto e consegnato nell'esercizio precedente.

Il consorzio verserà trimestralmente alla Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e per la vecchiaia degli operai la somma di centesimi cinquanta per ogni tonnellata di zolfo venduto e consegnato.

La Cassa nazionale di previdenza amministrerà il debito relativo per la concessione di assegni vitalizi di invalidità e di vecchiaia, ovvero per la iscrizione alla Cassa stessa degli operai addetti alle miniere di zolfo della Sicilia, secondo le norme che, previ accordi col consorzio e con la Cassa nazionale, saranno stabilite con Decreto Reale.

Gli assegni vitalizi saranno concessi agli operai delle miniere divenuti in modo permanente inabili al lavoro dalla data della costituzione del Consorzio, e nella detta assegnazione sarà data la preferenza agli operai più vecchi.

Il residuo debito del Consorzio per le obbligazioni garantite dallo Stato, emesse per il pagamento dello stock acquistato dalla Società anglo-siciliana, sarà estinto nel periodo residuale di esistenza del Consorzio, mediante annualità costanti

Digitized by Google

comprensive e degli capitale ed interessi nella misura di L. 3.65 per cento, esenti da ogni imposta presente e futura.

La estinzione ha luogo mediante sorteggi al 1° luglio di ogni anno e gl' interessi delle obbligazioni sono pagati al 1° febbraio e 1° agosto d'ogni anno.

Sarà pure provveduto alla rateale estinzione del debito verso i consorziati al 31 luglio 1909, per fedi di deposito e titoli dipendenti, in guisa che esso sia estinto entro il 31 luglio 1918.

Dai versamenti fatti al Banco di Sicilia, in conformità dell'art. 17, saranno prelevate ed accantonate, con norme stabilite nel regolamento, le somme occorrenti per il pagamento delle spese e delle passività sopraindicate.

Art. 20.

Il conto consuntivo deve dimostrare gli incassi e i pagamenti fatti nel corso dell'esercizio ed indicare le somme rimaste da incassare o da pagare, per tenerne conto nel bilancio di previsione dell'esercizio successivo.

L'eventuale avanzo di cassa sarà distribuito, dopo l'approvazione del conto, agli intestatari delle fedi di deposito relative agli zolfi venduti e consegnati nell'esercizio, nel modo che sarà stabilito dal regolamento, tenendo conto della quantità venduta e del prezzo medio ricavato in ciascuna piazza e delle spese di trasporto sostenute da ciascun consorziato.

Art. 21.

Cessato il Consorzio, le sue attività saranno ripartite tra i consorziati o loro aventi causa, in ragione dell'importo lordo delle fedi di deposito rilasciate a ciascuno di essi.

Art. 22.

Il Consorzio provvederà alla costituzione ed, occorrendo, alla gestione di un'azienda speciale per l'impianto e l'esercizio dei magazzini generali degli zolfi nelle piazze di Catania, Porto Empedocle, Licata e Termini Imerese e, quando se ne presenti il bisogno, in altre piazze dell'isola.

Digitized by Google

I magazzini generali saranno costituiti a norma della legge 17 dicembre 1882, n. 1154, e della legge 26 dicembre 1895, n. 720, in quanto siano applicabili. L'impianto e l'esercizio dei magazzini generali potranno essere assunti da Corpi morali o Società commerciali riconosciute nel Regno, anche col concorso di capitali di altri enti o privati.

Alla formazione del capitale dei magazzini generali sono autorizzati a concorrere il Banco di Sicilia, che preleverà l'importo dalla massa di rispetto, e la Cassa centrale di risparmio Vittorio Emanuele in Palermo, nella misura che sarà concordata tra il Consorzio e i detti Istituti, salvo l'approvazione del ministro del tesoro e del ministro di agricoltura, industria e commercio

La istituzione di magazzini generali in altre piazze, oltre quelle di Catania, Porto Empedocle, Licata e Termini Imerese, dovrà essere approvata con decreto Reale, promosso dal ministro di agricoltura, industria e commercio sopra proposta del Consiglio di amministrazione del Consorzio.

Nello statuto dei magazzini generali sarà stabilito ch'essi assumono l'obbligo di anticipare senza interessi le spese di trasporto degli zolfi siciliani, dalle stazioni ferroviarie di spedizione ai luoghi di deposito, da rimborsarsi all'uscita delle singole quantità di zolfo.

Il credito per le dette spese di trasporto è preferito al credito con pegno.

Art. 23.

Oltre quelle indicate nelle leggi di cui all'art. 22, sono dichiarate di pubblica utilità le opere destinate a facilitare il trasporto degli zolfi dai luoghi di produzione alle stazioni ferroviarie di partenza, o da quelle di arrivo ai magazzini generali, o da questi a bordo delle navi, nonchè le aree per costruzione di essi.

Art. 24.

Salvo l'eccezione di cui all'art. 4, tutti gli zolfi delle miniere siciliane saranno depositati e custoditi nei magazzini generali a disposizione del Consorzio.

Digitized by Google

Con le norme e garanzie da stabilirsi nel regolamento, i detti zolfi, fino a quando i magazzini generali non siano in funzione, potranno essere depositati negli attuali magazzini, secondo la designazione del Consorzio: e questi potranno, di accordo col Consorzio, essere trasformati in magazzini consorziali, alla diretta dipendenza dei magazzini generali, o in magazzini gestiti direttamente dal Consorzio.

Le fedi di deposito e le note di pegno dovranno indicare il valore attribuito agli zolfi, ai termini dell'articolo 18, al netto dell'intero ammontare delle spese di trasporto anticipate dal Consorzio, nonchè dell'ammontare del contributo a favore del Sindacato obbligatorio di mutua assicurazione per gli infortuni degli operai sul lavoro.

Art. 25.

Gl'Istituti di emissione hanno facoltà di fare anticipazioni sopra fedi di deposito degli zolfi esistenti nei magazzini generali del Consorzio, sino ai quattro quinti del valore dello zolfo rappresentato dalle fedi stesse, al netto delle spese di trasporto e del contributo di cui all'articolo precedente.

La misura dell'interesse su tali anticipazioni può essere di non oltre l'uno per cento inferiore a quella normale sulle anticipazioni indicate nell'articolo 31 del testo unico della legge sugli Istituti di emissione.

Per le operazioni di anticipazioni su fedi di deposito di zolfi e di sconto a saggio di favore delle note di pegno degli zolfi, depositati nei magazzini generali, il Banco di Sicilia è autorizzato ad eccedere il limite normale della sua circolazione sino a L. 10 milioni, ai sensi dell'articolo 7 del testo unico di legge sugli Istituti di emissione, approvato con R. decreto 9 ottobre 1900, n. 373, e modificato con legge 31 dicembre 1907, n. 804.

Art. 26.

Il capitale iniziale della Banca autonoma di credito minerario per la Sicilia di quattro milioni di lire, due dei quali dati dal tesoro dello Stato senza diritto a rimborso e due dal Banco di

Digitized by Google

Sicilia prelevati dalla massa di rispetto, è aumentato a 6 milioni.

I due milioni dati dal Banco di Sicilia saranno da esso rimborsati dal Consorzio, con gl'interessi al saggio minimo dello sconto, ratealmente nel termine non maggiore di otto anni dal 1° agosto 1906.

Il Banco di Sicilia ha diritto di prelazione in tutte le attività della Banca di credito minerario.

L'aumento dei due milioni sarà versato dal tesoro dello Stato, senza interesse, in quattro rate eguali, la prima di L. 500,000, dopo il collocamento di almeno un milione di lire di obbligazioni, e le altre tre rate di L. 500,000 ciascuna dopo il collocamento successivo uno per volta, di altri tre milioni di obbligazioni.

Le somme versate dallo Stato saranno rimborsate in venti annualità, a partire dall' undicesimo anno, per ciascun versamento.

Art. 27.

La Banca ha facoltà di emettere obbligazioni per l'ammontare non superiore al capitale versato, ammortizzabili mediante sorteggi annuali nel termine di cinquant'anni.

La misura massima dell'interesse sulle obbligazioni e le modalità relative alla emissione, sono stabilite con decreto Reale, promosso dal ministro di agricoltura industria e commercio d'accordo col ministro del tesoro.

La Cassa nazionale di previdenza per l'invalidità e la vecchiaia degli operai, la Cassa di soccorso per le opere pubbliche in Sicilia, le Casse di risparmio concessionarie, le Società di assicurazione ed i Monti di Pietà sono autorizzati ad acquistare le obbligazioni della Banca di credito minerario e ad ammetterle nelle operazioni di pegno.

La Banca autonoma di credito minerario per la Sicilia sarà esente dall'imposta di ricchezza mobile per un trentennio, limitatamente ai redditi che potrà realizzare nelle operazioni di credito a favore del Consorzio zolfifero siciliano e dei produttori di zolfi nella Sicilia.

L'ordinamento, le funzioni e le operazioni della Banca sono regolati da uno statuto, approvato con decreto Reale promosso dal ministro di agricoltura, industria e commercio di accordo

Digitized by Google

col ministro del tesoro. Con decreto Reale di approvazione devono essere comprese le norme per la vigilanza governativa.

Il direttore è nominato dal Ministero di agricoltura di accordo con quello del tesoro. Nel decreto di nomina saranno stabiliti gli assegni dovutigli.

L'ufficio di amministratore della Banca è incompatibile con quello di amministratore del Consorzio e del Banco di Sicilia.

Art. 28.

Dal 1° agosto 1906, nella tassa speciale di abbonamento di cui all'art. 2 della legge 22 luglio 1897, n. 317; sono comprese anche le tasse di registro eccettuate dal suddetto articolo e le tasse sulle polizze di carico di zolfo, prevedute dall'articolo 31 della legge 6 luglio 1862. n. 680,

Con questa modificazione è convertito in legge il R. decreto 28 gennaio 1906, n. 11, che estende agli zolfi delle miniere delle altre provincie del Regno le disposizioni della citata legge 22 luglio 1897.

Le indostrie di molitura, molitura col solfato di rame per l'agricoltura, raffinazione e sublimazione dello zolfo nazionale, sono esenti dalle tasse, di cui lo zolfo è stato sgravato mercè la tassa speciale di abbonamento.

Dal 1° agosto 1906, salvo i provvedimenli di cui all'articolo 42 della legge 1° marzo 1886, n. 3682, la sovraimposta provinciale e comunale sulle zolfare siciliane è consolidata nella somma complessiva riscossa per l'anno 1905.

L'intendente di finanza, in proporzione della produzione di ogni singola miniera nell'anno precedente, farà annualmente il reparto della detta somma alle varie miniere in esercizio, esistenti nel territorio della Provincia o del Comune a cui la sovrimposta spetta.

Art. 29.

Continueranno ad essere esenti da qualsiasi tassa, tanto le Società commerciali costituite giusta l'art. 25 della legge 15 luglio 1906, n. 333, quanto quelle che si costituiranno allo scopo

Digitized by Google

di esercitare miniere di zolfo, industrie ed operazioni commerciali, nelle quali lo zolfo sia elemento principale.

Pari esenzione godranno in tutta la durata del loro esercizio le Società estere, costituite per esercitare in Italia i medesimi scopi, sia nelle pratiche legali e fiscali per farsi riconoscere nel Regno, sia nello stabilire un'agenzia generale ed una rappresentanza.

Art. 30.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio, su parere conforme del Consiglio dell'industria e del commercio, convocato, occorrendo, in sessione straordinaria, concederà la dichiarazione di pubblica utilità, a norma delle vigenti leggi, per le opere che si renderanno necessarie all'impianto ed all'ulteriore svolgimento di quelle industrie già esistenti e che potranno sorgere in qualsiasi provincia del Regno e che avranno per obbietto l'utilizzazione dello zolfo e dei suoi derivati, escluse le piriti.

Disposizioni generali e transitorie.

Art. 31.

La vigilanza sul Consorzio è esercitata dal Ministero di agricoltura, industria e commercio e dal Ministero del tesoro, con le norme che saranno stabilite nel regolamento.

Art. 32.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio, d'accordo col ministro del tesoro, su parere del Consiglio di Stato, può promuovere il decreto Rale di scioglimento del Consiglio di amministrazione, ove questo dia luogo o partecipi a violazioni delle leggi e dei regolamenti, o ad altri atti, che possano compromettere gl'interessi del Consorzio.

Al Consiglio di amministrazione deve essere data comu-

Digitized by Google

nicazione per iscritto degli addebiti fattigli, per le sue eventuali giustificazioni.

Nel caso di scioglimento del Consiglio, la temporanea gestione del Consorzio è affidata ad un commissario regio fino alla costituzione della nuova Amministrazione, che deve aver luogo entro sei mesi dalla data dell'effettiva immissione in carica del commissario.

Il commissario non può compiere atti, che eccedano i limiti di conservazione del patrimonio e di ordinaria amministrazione, senza la preventiva approvazione del ministro d'agricoltura, industria e commercio

Art. 33.

Quando ricorra l'assoluta urgenza di togliere l'Amministrazione al Consiglio per il verificarsi delle condizioni previste nell'articolo precedente, oppure per hè il numero dei suoi componenti, per dimissioni simultanee, sia divenuto inferiore a quattro, il ministro di agricoltura, industria e commercio può sospendere il Consiglio d'amministrazione del Consorzio, affidandone temporaneamente la gestione ad un commissario straordinario

Il commissario straordinario rimane in carica, nel primo caso, fino a quando non sia stato nominato il commissario Regio di cui nell'articolo precedente o il Consiglio di amministrazione non sia stato reintegrato nelle sue funzioni; nel secondo caso, fino a quando il Consiglio non sia stato completato in tutti i suoi membri.

In nessun caso, però, la gestione temporanea del commissario straordinario potrà durare più di due mesi.

Art. 34.

La ricostituzione del Consiglio di amministrazione e del Comitato dei delegati, sciolti col R. decreto 7 febbraio 1909, n. 64, e la nomina del direttore generale, secondo le norme della presente legge, avranno luogo entro due mesi dalla pubblicazione di essa nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, senza pregiudizio di termini per le impugnative in via amministrativa che gli interessati potessero presentare.

Digitized by Google

Art. 35.

Sono abrogate le disposizioni contenute nella legge 15 luglio 1906, n. 333, nella legge 6 giugno 1907, n. 286, e nella legge 5 luglio 1908, n. 408, e tutte le altre finora emanate che siano contrarie a quelle contenute nella presente legge.

Art. 36.

E' data facoltà al Governo del Re di emanare, sentito il Consiglio di Stato, il regolamento per la esecuzione della presente legge.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo di Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 30 giugno 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI
RAINERI
TEDESCO
FACTA
SACCHI

Visto, *Il guardasigilli* : FANI.

Digitized by Google

R. DECRETO *n. 701, del 7 settembre 1910 che approva alcune modificazioni ed aggiunte da apportarsi alle « Tariffe e condizioni pei trasprti sulle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visti gli articoli 38 e 39 della legge 7 luglio 1 907, n. 429;
Udito il Consiglio generale del traffico;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, d'accordo coi ministri segretari di Stato pel tesoro, e per l'agricoltura industria e commercio;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate le modificazioni ed aggiunte alle « Tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate », di cui alla legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), allegati *D* ed *E* e successive varianti, risultanti dall'unito prospetto, vistato, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Tali modificazioni ed aggiunte entreranno in vigore, in via di esperimento, per un anno, dal 16 ottobre 1910.

Art. 2.

Il presente decreto, dopo l'anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare

Dato a Venezia, addì 7 settembre 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI — SACCHI — TEDESCO — RAINERI.

Visto, *il guardasigilli:* FANI.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 240 del 15 ottobre 1910.

Digitized by Google

Modificazioni ed aggiunte da apportarsi alle " tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato ".

Nella nomenclatura e classificazione delle merci a P. V. sono introdotte le seguenti voci:

« Celluloide (lavori di) – vedi allegato 9°, categoria 10ª, con l'indicazione della classe 1ª V e delle tariffe locali nn. 304, 414 e 417;

« Celluloide in massa, in bacchette, in fogli, in tavole ed in tubi anche tinta in pasta e levigata – vedi allegato 9°, categoria 10ª, con l'indicazione della classe 3ª e delle tariffe speciale n. 109, serie *B*, e locali nn. 304, 4 4 e 417:

« Celluloide (cascami di) – vedi allegato 9°, categoria 10ª, con la indicazione della classe 5ª ».

Le voci della nomenclatura e classificazione predetta: « Glicerina greggia, di color giallo ambrato o scuro » e « Glicerina raffinata » e le relative indicazioni sono annullate ed in loro vece sono introdotte nella nomenclatura e classificazione medesima le voci seguenti:

« Glicerina pura » con l'indicazione della classe 1ª e delle tariffe ocali nn. 304, 414 e 417 e con la nota: « La glicerina in bottiglie od in altri recipienti di capacità non superiore a 5 litri segue sempre il trattamento della glicerina pura ».

« Glicerina raffinata, per uso industriale, in damigiane, botti, barili e simili recipienti », con l'indicazione della classe 3ª e delle tariffe speciali n 106, serie *A* e locali nn. 304, 414 e 417;

« Glicerina greggia, di color giallo ambrato o scuro, in damigiane, botti, barili e simili recipienti », con l'indicazione della classe 4ª e delle tariffe speciale n. 106, serie *B* e locali nn. 304 e 414.

Visto, d'ordine di Sua Maestà

Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio
RAINERI.

Digitized by Google

R. DECRETO *n. 702 del 7 settembre 1910 che approva alcune modificazioni ed aggiunte da apportarsi alle « Tariffe e condizioni pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato »* (1)

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visti gli articoli 38 e 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429;
Udito il Consiglio generale del traffico;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, d'accordo coi ministri, segretari di Stato pel tesoro e per l'agricoltura, industria e commercio;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate le modificazioni ed aggiunte alle « Tariffe e condizioni dei trasporti sulle strade ferrate », di cui alla legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), allegati *D* ed *E* e successive varianti, risultanti dall'unito prospetto vistato, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Tali modificazioni ed aggiunte entreranno in vigore, in via di esperimento, per un anno, dal 16 ottobre 1910.

Art. 2.

Il presente decreto, dopo l'anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Venezia, addì 7 settembre 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI — SACCHI — TEDESCO — RAINERI.

Visto, *Il guardasigilli:* FANI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 240 del 15 ottobre 1910.

Digitized by Google

Modificazioni ed aggiunte da apportarsi alle " Tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato ".

Nella nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità, la voce « Sale marino o cloruro di sodio e salgemma o sale di rocca sofisticati per l'industria e per la pastorizia » ed il relativo richiamo alla nota (*a*) sono così sostituiti:

« Sale marino e salgemma o sale di rocca (cloruro di sodio), adulterati per la pastorizia (*a*), con l'assegnazione della classe 5ª e della tariffa speciale n. 109, serie *D;*

« Sale marino e salgemma o sale di rocca (cloruro di sodio) adulterati o no per l'industria (*a*), con l'assegnazione della classe 7ª e della tariffa speciale n. 109, serie *F* ».

« (*a*) Il sale marino ed il salgemma o sale di rocca (cloruro di sodio), anche se adulterati, ed il salaccio si trasportano tanto per conto dell'Amministrazione delle privative quanto dei privati. Nel primo caso, così per l'inoltro come per la tassazione, è da osservarsi tutto quanto prescrive la concessione ***B***; nel secondo, i trasporti debbono essere scortati fino a destinazione dell'acquisto e del trasporto ».

Visto d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio
RAINERI.

Digitized by Google

R. Decreto *n. 703 del 7 settembre 1910, che approva alcune modificazioni ed aggiunte alle Tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visti gli articoli 38 e 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429,
Udito il Consiglio generale del traffico;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, d'accordo coi ministri, segretari di Stato pel tesoro, e per l'agricoltura, industria e commercio;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate le modificazioni ed aggiunte alle « Tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate », di cui alla legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), allegati *D* e *E* e successive varianti, risultanti dall'unito prospetto, vistato, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti

Tali modificazioni ed aggiunte entreranno in vigore, in via di esperimento, per un anno, dal 16 ottobre 1910.

Art. 2.

Il presente decreto, dopo l'anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Venezia, addì 7 settembre 1909.

VITTORIO EMANUELE.

Luzzatti — Sacchi — Tedesco — Raineri.

Visto, *Il guardasigilli:* Fani.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 240 del 15 ottobre 1910.

Digitized by Google

Modificazioni ed aggiunte da apportarsi alle " Tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato ,,

Di fronte alla voce « Ossigeno – vedi allegato 9°, categoria 7ª » che figura nella nomenclatura e classificazione delle merci a P. V. è aggiunta l'indicazione della tariffa speciale n. 109, serie *B*.

Le indicazioni delle tariffe speciali n. 122, serie *D* e 123, serie *F* che figurano nella nomenclatura e classificazione delle merci a P. V, rispettivamente di fronte alle voci « Sansa esausta d'olio (residuo di olive ad uso di combustibile o di concime) anche alla rifusa se a vagone completo » e « Sansa vergine (residuo di olive da cui non sia stato totalmente estratto l'olio) in sacchi oppure anche alla rinfusa od a carico-misto, cioè parte alla rinfusa e parte in sacchi purchè a vagone completo » sono sostituite da quella della tariffa speciale n. 123, serie *G*.

Nella tariffa speciale n. 123 P. V. è aggiunta la serie *G* con i seguenti prezzi valevoli per un peso minimo di 8 tonnellate.

Zone di percorrenza												Diritto fisso per tonnellata
I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
da 1 a 50 km.	da 51 a 100 km.	da 101 a 200 km.	da 201 a 300 km.	da 301 a 400 km.	da 401 a 500 km.	da 501 a 600 km.	da 601 a 700 km.	da 701 a 800 km.	da 801 a 900 km.	da 901 a 1000 km.	oltre 1000 km.	
PREZZI PER TONNELLATA (in lire)												
0.0112	0.0412	0.0257	0.0257	0.0257	0.0257	0.0257	0.0257	0.0257	0.0257	0.0257	0.0257	1.236
2.06	4.12	6.69	9.26	11.83	14.40	16.97	19.51	22.11	24.68	27.25	—	

Visto d'ordine di Sua Maestà

Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Il ministro d'agricoltura, industria e commercio: RAINERI.

Digitized by Google

LEGGE n. *n. 538 del 17 luglio 1910 concernente provvedimenti riguardanti l'emigrazione* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico

Gli articoli 7, 11, 28 e 33 della legge 31 gennaio 1901, n. 23, sull'emigrazione, sono abrogati e ad essi sono sostituiti gli articoli seguenti di pari numero, con l'aggiunta degli articoli 5-*bis*, 7-*bis*, 10-*bis*, 13-*bis*, 13-*ter*, 13-*quater*, 16-*bis*, 32-*bis*, 33-*bis*, 33-*ter* e 38-*bis*.

(*Omissis*)

Art. 28.

È dovuta dai vettori una tassa di lire otto per ogni posto intero di emigrante, quattro per ogni mezzo posto e due per ogni quarto di posto.

Gli emigranti non compresi nell'art. 6 della legge che, a scopo di lavoro, si recano per ferrovia all'estero, fruiranno di speciali facilitazioni di viaggio sulle ferrovie italiane e di quelle che eventualmente fossero concordate colle Amministrazioni estere, purchè si facciano rilasciare alla stazione di partenza, contemporaneamente al biglietto di viaggio, una tessera della validità di un anno e del valore di una lira.

Con decreto Reale, promosso dal ministro dei lavori pubblici di accordo con quello degli esteri, saranno stabilite le facilitazioni ferroviarie alle quali l'emigrante avrà diritto e determinate le norme di tali concessioni.

Il ricavato delle tasse e dei contributi di cui al presente articolo, come pure le tasse di patente, le pene pecuniarie ed in genere ogni altro reddito o provento dipendente dalla legge

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* n. 185, dell'8 agosto 1910.

Digitized by Google

e dal regolamento sull'emigrazione, sono attribuite al *Fondo per l'emigrazione.*

Questo fondo sarà investito in titoli di Stato, o garantiti dallo Stato, nella parte di esso che non sia devoluta a soddisfare le spese pel servizio dell'emigrazione.

La parte a ciò destinata è tenuta dalla Cassa depositi e prestiti in conto corrente fruttifero al saggio d'interesse dei depositi volontari e calcolato a tenore dell'art. 44 del regolamento 9 dicembre 1875, n. 2802.

I prelevamenti da questo conto corrente sono disposti dal commissario generale, e sono assegnati esclusivamente a vantaggio dell'emigrazione tanto all'interno che all'estero

Il bilancio del Fondo per l'emigrazione, sul quale graveranno le spese pel Commissariato, e pei servizi ad esso attinenti, verrà presentato ogni anno dal ministro degli affari esteri, al Parlamento, che lo esamina e lo vota separatamente.

Alla gestione di questo bilancio sono estese, nei modi che saranno determinati dal regolamento, le disposizioni vigenti sull'Amministrazione e contabilità dello Stato e quelle sulla vigilanza, sul controllo e sulla giurisdizione contenziosa della Corte dei conti.

Il fondo per l'emigrazione è messo sotto la vigilanza di una Commissione permanente, composta di tre senatori e tre deputati, da nominarsi dalle rispettive Camere in ciascuna sessione. Essi continueranno a far parte della Commissione anche nell'intervallo fra le legislature e le sessioni. La Commissione pubblicherà ogni anno una relazione che sarà presentata al Parlamento dal ministro degli affari esteri.

Omissis.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Racconigi, addì 17 luglio 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI — DI SAN GIULIANO — FANI — FACTA — TEDESCO — SPINGARDI — LEONARDI-CATTOLICA — RAINERI.

Visto. *Il Guardasigilli:* FANI.

Digitized by Google

LEGGE *n. 343 del 23 giugno 1910 che autorizza l'assegnazione straordinaria di L. 100.000 quale concorso dello Stato nelle spese per le esposizioni di floricoltura e del ritratto nel 1911 a Firenze ed autorizza l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato a rilasciare, per l'occasione, speciali tessere a pagamento* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

E' autorizzata l'assegnazione straordinaria di L. 100,000 da erogarsi quale concorso dello Stato nelle spese per le esposizioni di floricoltura e del ritratto nel 1911 in Firenze.

La detta somma sarà inscritta per L. 50,000 nello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio, e per eguale importo in quello del Ministero della istruzione pubblica, per l'esercizio 1910-911.

Art. 2.

Nel periodo delle Esposizioni, e cioè dal 1° marzo a tutto luglio 1911, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sarà autorizzato a rilasciare, unitamente ai biglietti di viaggio a prezzi ridotti che saranno istituiti per la circostanza, delle speciali tessere a pagamento il cui ammontare sarà devoluto al Comitato organizzatore delle Esposizioni medesime.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Dato a Roma addì 23 giugno 1910.

VITTORIO EMANUELE.

RAINERI — CREDARO — TEDESCO.

Visto, *Il Guardasigilli:* FANI.

1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* n. 150 del 27 giugno 1910

Digitized by Google

R. DECRETO *n. 684 del 18 settembre 1910 che autorizza il Ministro dei lavori pubblici a dichiarare urgenti le opere pubbliche dello Stato, delle Provincie e dei Comuni nelle Provincie pugliesi* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, seretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno e col ministro del tesoro:

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il ministro dei lavori pubblici è autorizzato, ove occorra, a dichiarare urgenti e indifferibili, agli effetti degli articoli 71 e seguenti della legge 25 giugno 1865, n. 2359, modificati dalla legge 18 dicembre 1879, n. 5188, le opere pubbliche dello Stato, delle Provincie e dei Comuni che sono in corso o verranno iniziate, durante il corrente esercizio finanziario, nelle Provincie pugliesi.

Art. 2.

A tutti i lavori pubblici dello Stato, delle Provincie e dei Comuni da eseguirsi nelle Provincie pugliesi durante il corrente esercizio sono applicabili, qualunque ne sia l'importo, il terzo, quarto e quinto comma dell'art 1 della legge 12 gennaio 1909, n. 12.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 236 dell'11 ottobre 1910.

Digitized by Google

Art. 3.

Per le opere alle quali si riferisce il presente decreto, il prefetto della Provincia in cui l'opera dovrà essere eseguita, potrà, udito l'ingegnere capo del genio civile, autorizzare lo incominciamento dei lavori, immediatamente dopo l'aggiudicazione.

In tal caso il direttore delle opere darà conto di tutto ciò che siasi predisposto o somministrato dall'appaltatore per il reintegramento della spesa, prima che il contratto sia stato approvato; ed il relativo pagamento sul fondo assegnato per l'opera, sarà autorizzato con decreto Ministeriale.

Art. 4.

E' avocata allo Stato la esecuzione delle opere di sistemazione idraulica e forestale, classificate o da classificare in 3ª categoria, interessanti le Provincie pugliesi, salvo agli enti locali ed ai privati interessati la facoltà di chiedere di eseguire direttamente in base alle vigenti norme di legge. Per quanto riguarda il contributo degli enti e privati interessati nella spesa per la esecuzione di dette opere, nulla è innovato alle disposizioni contetenute negli articoli 8, 36 del testo unico di legge 25 luglio 1904, n. 523.

Art. 5.

Le opere portuali autorizzate dalle leggi 25 febbraio 1900, n. 56, e 13 marzo 1904, n. 102, che saranno iniziate nelle Provincie pugliesi durante il corrente esercizio, sono dichiarate obbligatorie agli effetti dell'articolo 13, capoverso 1°, del testo unico della legge 16 luglio 1884, n. 2518, approvato con R. decreto 2 aprile 1885, n. 3095.

Art. 6.

Per le opere provinciali e comunali è data facoltà al prefetto di abbreviare i termini degli incanti.

Digitized by Google

La Deputazione provinciale e la Giunta comunale potranno ordinare la stipulazione dei contratti a licitazione o a trattativa privata, purchè per la la Provincia il valore dell'appalto non ecceda L. 25,000 e per il Comune L. 5000.

Art. 7.

Sono autorizzate le seguenti maggiori spese:

a) lire 1,000,000 per opere di sistemazione idraulica e forestale di cui all'art 4;

b) lire 300,000 per lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali nelle Provincie pugliesi (sistemazione e correzioni delle nazionali 52. 54 e 56; costruzione di case cantoniere sulle nazionali 52 e 55);

c) lire 1 500,000 per opere di bonificazione di 1ª categoria nelle Provincie pugliesi (n. 10 della tabella prima e n. 48 della tabella terza del testo unico di legge 22 marzo 1900, n. 195; n. 2 della tabella *a*) della legge 24 dicembre 1908, n. 747);

d) lire 150,000 per opere portuali nelle Provincie pugliesi (n. 25 della tabella annessa alla legge 14 luglio 1907, n. 542).

Alla ripartizione per opere delle somme indicate alle lettere *b*), *c*), *d*), si provvederà con decreto del ministero dei lavori pubblici.

Art. 8.

Sono autorizzate le seguenti variazioni nel bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1910-911:

Cap. 130	- Lavori di sistemazione e miglioramento, ecc. (strade e ponti nazionali).	+	300,000
» 150	- Opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria	+	1,000,000
» 153	- Opere di bonificazione di 1ª categoria, ecc.	+	1,500,000
» 236	- Opere marittime, ecc. . . .	+	150,000
» 359	- pese di compimento e saldo alle 19 linee complementari, ecc., salvo reintegro ove occorra .	—	1,450,000
» 361	- Sovvenzioni riguardanti le ferrovie complementari . .	»	1,500,000

Digitized by Google

Il presente decreto avrà effetto nello stesso giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d' Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 18 settembre 1910

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI — SACCHI — TEDESCO.

Visto, *Il guardasigilli :* FANI

Digitized by Google

R. Decreto *n. 704 del 7 settembre 1910, che approva una tariffa speciale per trasporti di liquidi spediti in damigiane od in bottiglioni protetti da speciali rivestimenti* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visti gli articoli 38 e 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429;

Visto il Nostro decreto 31 agosto 1907, n. 668, col quale furono approvate, in via di esperimento, la tariffa speciale n. 77 P. V., per trasporti di liquidi spediti in damigiane od in bottiglioni protetti da speciali rivestimenti e le conseguenti modificazioni ed aggiunte a varie parti delle tariffe e condizioni pei trasporti:

Udito il Consiglio generale del traffico;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, d'accordo coi ministri segretari di Stato pel tesoro e per l'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Nostro decreto 31 agosto 1907. n. 668, è revocato.

Art. 2.

Sono approvate l'allegata tariffa speciale n. 77 P. V., per trasporti di liquidi spediti in damigiane od in bottiglioni protetti da speciali rivestimenti e le conseguenti modificazioni ed aggiunte alle « Tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate », di cui alla legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª),

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, N. 240 del 15 ottobre 1910.

Digitized by Google

allegati *D* ed *E* e successive varianti, come risultano dagli uniti prospetti, vistati, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Tale tariffa entrerà in vigore, in via di esperimento, per un anno, dal 16 ottobre 1910.

Art. 3.

Il presente decreto, dopo l'anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Venezia, addì 7 settembre 1910.

VITTORIO EMANUELE

LUZZATTI - SACCHI - TEDESCO - RAINERI.

Visto, *il Guardasigilli*: FANI.

Tariffa speciale n. 77 P. V. per il trasporto dei liquidi in damigiane ed in bottiglioni completamente rivestiti

(Attivata il 16 ottobre 1910).

« I liquidi riposti in damigiane od in bottiglioni, le une e gli altri completamente protetti da speciali rivestimenti rigidi od elastici, di metallo o di altra materia, anche con rinforzi o sostegni di legno o di metallo, con coperchio pure di metallo, condizionati cioè in modo da permettere, senza pericolo di avarie o rotture, la loro sovrapposizione nel carico e la comunanza con altre merci, si tassano come se fossero *consegnati per la spedizione in botti od in barili* ».

Digitized by Google

CONDIZIONI.

1. La responsabilità dell'Amministrazione (qualora sia dovuto un indennizzo a forma delle vigenti disposizioni) per le eventuali rotture od avarie dipendenti dal trasporto, rimane limitata ad un quarto del valore della merce perduta o ad un quarto del deprezzamento subito dalla merce avariata, calcolando il valore sulla base del prezzo corrente del liquido della stessa natura e qualità nel luogo e nel tempo dell'accettazione del trasporto.

2. L'applicazione della presente tariffa è ammessa soltanto in seguito a tassativa domanda del mittente, da farsi nella lettera di porto coll'indicazione del relativo numero.

3. Non è ammesso il carico misto di liquidi, spediti a carro completo, condizionati nei bottiglioni o nelle damigiane contemplati dalla presente tariffa, con gli stessi liquidi condizionati in botti e barili od in altri recipienti qualsiansi.

4. In quanto non sieno contrarie alle presenti, valgono, anche per questi trasporti, tutte le altre condizioni generali e particolari alle tariffe in base ai cui prezzi sono tassati.

La 3ª avvertenza alla « Nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità » è sostituita dalla seguente:

« I prezzi delle classi assegnate per le spedizioni senza vincolo di peso di liquidi riposti in bottiglie, in fiaschi ed in damigiane sono applicabili soltanto quando i detti recipienti vengono consegnati per la spedizione in casse chiuse; quando invece i liquidi riposti in bottiglie, in fiaschi od in damigiane vengono consegnati per la spedizione con un imballaggio diverso, la loro tassazione dovrà farsi in base al prezzo della classe immediatamente superiore a quella rispettivamente assegnata e, se trattasi di liquidi ascritti alla prima classe, in base al prezzo di detta classe aumentato di L. 0,0206 per tonnellata e per chilometro.

« Il passaggio di classe e l'aumento ora accennati non hanno altrimenti luogo quando i liquidi sieno consegnati per la spedizione riposti in damigiane od in botliglioni, le une e gli altri completamente protetti da speciali rivestimenti rigidi od elastici, di metallo o di altra materia, anche con rinforzi o sostegni di legno o di metallo, con coperchio pure di metallo, e sieno cioè condizionati in modo da permettere, senza pericolo di avarie o rotture, la loro sovrapposizione nel carico e la commanza con altre merci.

« I liquidi riposti in damigiane od in bottiglioni del genere descritto nel precedente capoverso si tassano poi come se fossero consegnati per la spedizione riposti in botti od in barili, quando gli speditori si assoggettino alle condizioni stabilite dalla tariffa speciale n. 77 P. V. ».

L'art. 1°, capoverso 2°, delle « Condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali comuni » è modificato come appresso:

« Salvo che sia diversamente disposto dalle condizioni di applicazione delle singole tariffe speciali, è considerata esplicita domanda, ecc. ecc. ».

Digitized by Google

La nota (1) all'avvertenza *d)* della tariffa speciale n. 3 G. V. è sostituita dalla seguente:

« Agli effetti dell'applicazione di questa tariffa si tassano come liquidi in recipienti di vetro riposti in casse quelli consegnati per la spedizione in damigiane od in bottiglioni completamente protetti da speciali rivestimenti rigidi od elastici, di metallo o di altra materia, anche con rinforzi o sostegni di legno o di metallo, con coperchio pure di metallo, condizionati cioè in modo da permettere, senza pericolo di avarie o rotture, la loro sovrapposizione nel carico e la comunanza con altre merci ».

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Il ministro d'agricoltura, industria e commercio
RAINERI

Digitized by Google

Circolare N. 83. (SERVIZIO VIII).

Tassazione delle merci di lunghezza superiore ai metri 7.

Nell'applicazione delle condizioni di tariffa e delle tasse di porto valevoli per le merci ed i veicoli di lunghezza oltre i 7 metri, dovendosi usare un' opportuna tolleranza, resta prescritto che alle merci od ai veicoli stessi, *quando siano caricati in un solo carro,* e non superino la lunghezza di m. 7,20 potranno essere applicate le tasse stabilite per quelli lunghi fino a m. 7.

Nel tempo istesso avvertesi pure che le merci lunghe oltre m. 7,20 caricate in un solo vagone, di *portata inferiore alle 16 tonnellate* (peso minimo stabilito dalla tariffa speciale n. 124) debbono tassarsi in base alla portata del carro stesso, o sul peso reale se superiore, beninteso entro i limiti della tolleranza di sovraccarico ammessa, non potendosi pretendere una tassazione ragguagliata ad un peso che materialmente non può essere raggiunto nel carro impiegato.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 84. SERVIZIO VIII).

Attivazione di una nuova tariffa pei trasporti a domicilio alla stazione di Reggio Calabria.

(Vedi Circolare N. 22-1907)

A partire dal 1° novembre 1910 la tariffa per i trasporti a domicilio nella stazione di Reggio di Calabria verrà sostituita da quella indicata nell' allegato prospetto.

Per conseguenza alla pag. 26 del prontuario-tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907, si dovrà praticare la relativa variazione.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Circolare N. 85. (SERVIZIO VIII).

Anormalità nei trasporti in servizio internazionale.

Malgrado i richiami fatti a più riprese, per ottenere una maggiore regolarità nell'eseguimento dei trasporti da o per l'estero (Istruzione N. 6-1908, Circolare N. 244-1908, Circolare N. 17-1909, Circolare N. 40-1910 ecc.), non essendosi ancora raggiunto tale scopo, si deve, in seguito a nuove lagnanze pervenute dalle Ferrovie estere, riassumere qui appresso le irregolarità che con maggior frequenza si verificano, e fare viva raccomandazione alle stazioni di evitarle:

a) omessa, incompleta o trascurata compilazione dei fogli di via, che devono scortare i trasporti;

b) uso di esemplari di fogli di via in luogo dei fogli di spedizione o viceversa, oppure di esemplari della grande velocità, invece di quelli della piccola velocità o viceversa;

c) emissione di fogli di via a G. V. per trasporti di derrate alimentari a P. V. accelerata, presentati con lettera di vettura a P. V.; accettazione di lettere di vettura a G. V. con domanda della tariffa speciale 55 per il percorso italiano e di tariffe a P. V. per quello estero, ovvero di lettere di vettura a G. V. od a P. V. senza la domanda tassativa della tariffa a P. V. acc. per il percorso italiano, e applicazione arbitraria delle etichette triangolari modello II-76 (condizioni 4 delle tariffe speciali 55 e 56);

d) uso di lettere di vettura a P. V., per le spedizioni di derrate alimentari destinate a Vienna, Meidling, Budapest e Wiener-Neustadt, da effettuarsi sotto il regime della tariffa eccezionale N. 21 per la percorrenza estera; (a proposito si conferma il richiamo contenuto nella circolare N. 78-1909, che cioè la tariffa eccezionale N. 21 sopra citata non può applicarsi se non tassativamente richiesta sulla lettera di vettura);

e) omessa indicazione, sui documenti di trasporto delle derrate alimentari, della portata del carro richiesto o di quello utilizzato, e omessa modificazione della primitiva domanda, allorchè, essendo stato offerto un carro di portata maggiore, le

Digitized by Google

parti eccedono nel carico la portata del carro richiesto, aumentata del 5 % (condizione 7ª delle tariffe 55 e 56);

f) applicazione di tasse di sosta senza specificarne i motivi;

g) inesatta o mancata verifica del peso; (al riguardo si conferma la raccomandazione fatta con la circolare N. 40-1910;

h) inosservanza delle prescrizioni di tariffa relative agli instradamenti (art. 26 dell'istruzione per l'eseguimento dei trasporti da o per l'estero), e inosservanza od arbitraria modificazione delle regolari domande di itinerario fatte dalle parti;

i) accettazione in servizio diretto, con lettera di vettura internazionale, di spedizioni di valori ecc., in opposizione alle disposizioni complementari speciali all'art. 3 della Convenzione internazionale (all. 7-12), e di spedizioni di oggetti d'arte con dichiarazione d'interesse alla riconsegna;

k) ammissione all'inoltro coi treni diretti e accelerati di trasporti, pei quali non è stata fatta la relativa domanda scritta dai mittenti;

l) inosservanza delle limitazioni d'inoltro coi treni diretti, risultanti dal paragrafo 2, punti 5 e 6 delle prescrizioni di tariffa del servizio italo-germanico e del paragrafo 2 (punto 9) di quelle del servizio italo-austro-ungarico;

m) frequente inoltro di spedizioni senza le prescritte dichiarazioni doganali.

Si fa inoltre presente:

1° che non tutti i trasporti di frutta ed ortaggi a carro completo, destinati a Monaco di Baviera, vengono carteggiati e tassati per München Südbahnhof, come è prescritto dalla nota (**) aggiunta a pag. 333 della tariffa italo-germanica con l'Ordine di Servizio N. 350-1910;

2° che pei trasporti destinati a Berlino, senz'altra indicazione, non vengono emessi i fogli di via per Berlin Anh-Dresd. Bhf., a sensi della nota (*) a pag. 293 della tariffa italo-germanica;

3° che pei trasporti dall'Estero, scortati da note di affrancazione, non si tiene sempre conto delle medesime, si riscuotono dai destinatari le tasse che dovrebbero essere riprese sulle stazioni mittenti, e accade spesso che non vengono riportate

Digitized by Google

sui fogli di via le indicazioni « franco di solo porto » o « franco di nolo e dazio », ecc., desumendole dalle lettere di vettura, ciò che è causa di rilievi a favore dei destinatari, allorchè le tasse non sono giustamente applicate.

Ad evitare gli inconvenienti, che derivano dalle irregolarità sopra accennate, occorre che le stazioni, in mancanza di precise e tassative indicazioni o prescrizioni da parte dei mittenti si attengano rigorosamente alle disposizioni di tariffa ed a quelle dell' Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero.

Qualora poi, malgrado le presenti raccomandazioni, dovessero pervenire ulteriori lagnanze dalle Amministrazioni estere, lagnanze che, oltre ad arrecare un inutile maggior lavoro agli uffici, non conferiscono al prestigio dell'Amministrazione, saranno prese, a carico dei responsabili, quelle misure disciplinari che saranno del caso.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

Aggiunte e modificazioni

al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio

Alla pag. 26 aggiungere le seguenti indicazioni:

STAZIONI	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.). Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
(*) Reggio di Calabria	0.15	—	0.20	0.10	0.60	0.90	0.30	0.58	0.80	0.25	0.30	

Digitized by Google

Errata-Corrige

Circolare N. 78. (*Boll. N. 39-1910*). — Leggasi come Servizio proponente la pubblicazione invece del Servizio *VIII* il Servizio *VII*.

Digitized by Google

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4,00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti	„ 8,00

Digitized by Google

Anno III - N. 43. 27 Ottobre 1910.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, ottobre 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — 0.75

Digitized by Google

Errata-Corrige

—

Circolare N. 84. (*Boll. N. 42-1910*) — Alla colonna 9 dell'allegato, correggasi il prezzo di 0,58 in 0,50.

Digitized by Google

R. Decreto n. 709 del 15 agosto 1910, che autorizza l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad assumere in pianta organica personale della Navigazione generale italiana (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la legge 5 aprile 1908, n. 111, relativa ai servizi postali e commerciali marittimi;

Visti i RR. decreti 26 novembre 1908, n. 691, e 15 maggio 1910, n. 352;

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato per i lavori pubblici e per il tesoro, di concerto con il ministro segretario di Stato per la marina;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per completare gli equipaggi nella prima attuazione del servizio di navigazione, di cui alla legge 5 aprile 1908, n. 111, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere in pianta organica il personale navigante della Navigazione generale italiana, che nel maggio 1910 trovavasi imbarcato sui piroscafi adibiti alle linee Civitavecchia-Golfo Aranci, Napoli-Reggio e Napoli-Palermo, alle stesse condizioni stabilite per il personale contemplato nell'art. 12 della legge suddetta.

Art. 2.

Il personale della Navigazione generale italiana, che, pur avendo superati i limiti di età fissati nella colonna *b*) della tabella annessa al R. decreto 15 maggio 1910, n. 352, soddisfa

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 243 del 19 ottobre 1910.

Digitized by Google

alle condizioni prescritte nell'art. 10 del R. decreto medesimo e nell'art. 1 del presente decreto, sarà assunto in qualità di avventizio e collo stesso trattamento del personale di pianta organica per quanto riguarda gli stipendi o paghe, gli avanzamenti, le licenze, il trattamento di malattia, la disciplina e la concessione dei biglietti di viaggio.

Art. 3.

Al personale suindicato, che sarà esonerato per causa non dipendente da mancanze, verrà corrisposta all'atto dell'esonero una indennità per una volta tanto in ragione di un mese di stipendio o paga ragguagliata a mese per ogni anno di servizio sotto l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per i primi 10 anni, e di un mese per ogni biennio intero di ulteriore servizio sotto l'Amministrazione medesima.

La stessa indennità sarà corrisposta, in caso di morte degli agenti durante il servizio, alle vedove ed ai figli che si trovino nelle condizioni stabilite dalle vigenti disposizioni del personale ferroviario, per il diritto alla riversibilità della pensione.

Le presenti disposizioni sono estese al personale di pianta organica, che avendo superato all'atto dell'assunzione l'età di anni 45, si valga della facoltà di non versare le ritenute per il trattamento di quiescenza.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 15 agosto 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI.
SACCHI.
TEDESCO.
LEONARDI-CATTOLICA.

Visto, *il guardasigilli:* FANI.

Digitized by Google

DECRETO MINISTERIALE *del 18 ottobre 1910, che conferma nelle funzioni di Vice Presidente del Consiglio generale del traffico il Sig. Comm. Nicola Miraglia.*

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429, e l'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372;

Visto il Decreto ministeriale 8 luglio 1909 con cui il signor Comm. Nicola MIRAGLIA fu nominato per la durata di un anno Vice Presidsnte del Consiglio Generale del traffico;

DECRETA:

Il Sig. Comm. Nicola MIRAGLIA è confermato, a partire dall'8 luglio 1910, nelle funzioni di Vice Presidente del Consiglio generale del traffico.

Roma, addì 18 ottobre 1910.

Il Ministro
SACCHI.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 274. (SERVIZI VII e X).

Circolazione delle locomotive isolate.

(Vedi art. 9 Istruzione personale treni).

A modificazione dell'art. 9, capoverso 4, dell'Istruzione per il personale dei treni, si dispone che le locomotive isolate per invio o di ritorno, quando siano state regolarmente segnalate, viaggino senza la scorta di un agente del movimento.

In tal caso sulle linee non esercitate col blocco elettromeccanico la loro circolazione deve essere regolata col regime del *giunto* telegrafico rispetto al treno susseguente.

(*Approvata dal Consiglio d'amministrazione nell'adunanza del 19 ottobre 1910*).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 7, 30, 31 e 33.

Ordine di Servizio N. 275. (SERVIZIO VIII).

Trasporti di spirito soggetto a tassa di fabbricazione.

(Vedi Ordine di Servizio N. 107-1910).

Con recente disposizione, intesa ad agevolare l'industria, l'Amministrazione delle Gabelle ha esonerato gli speditori di spirito, soggetto a tassa di fabbricazione, dal prestare alla R. Finanza, a garanzia della tassa medesima, la cauzione effettiva, fermo restando, beninteso, l'obbligo di far emettere le bollette cauzione che devono scortare i trasporti.

Tale agevolazione è però subordinata alla condizione che lo spirito sia accompagnato da Agenti di Finanza, a spese degli interessati, dalla fabbrica alla stazione di partenza e dalla stazione di arrivo al deposito del destinatario.

In relazione a ciò, mentre alla ferrovia nessuna ingerenza spetta riguardo all'accompagnamento dalla fabbrica alla stazione

Digitized by Google

mittente, non così può dirsi all'arrivo a destinazione, dovendo la ferrovia cooperare all'attuazione del provvedimento col non permettere ai destinatari, od ai loro incaricati, il ritiro delle spedizioni se prima non abbiano fatto intervenire in stazione gli Agenti di Finanza che devono scortare la merce dalla stazione al deposito.

In conseguenza di quanto precede, in fine dell'art. 224 del *Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie*, diramato con l'Ordine di Servizio N. 107-1910, è da apportarsi la seguente aggiunta:

« Inoltre, avendo l'Amministrazione delle Gabelle esonerato « gli speditori dall'obbligo di prestare cauzione effettiva per l'am- « montare della tassa di fabbricazione, alla condizione che lo « spirito sia accompagnato da scorta, a spese degli interessati, « dalla stazione d'arrivo al deposito del destinatario (oltrechè « dalla fabbrica alla stazione di partenza), la ferrovia non ne « permetterà il ritiro se prima i destinatari non abbiano fatto « intervenire gli Agenti di Finanza che devono scortare la merce « fino al deposito ».

Resta poi inteso che, in base all'art. 266 del citato Regolamento, dovranno porsi a carico delle spedizioni in parola le tasse di sosta e di magazzinaggio che dovessero maturarsi in attesa dell'intervento degli Agenti di Finanza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ai Guardia magazzini, ai Capi squadra alle merci ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 276. (SERVIZIO VIII).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo fra il continente e le isole d'Elba, Capraia e Pianosa.

(Vedi Ordine di Servizio N. 167-1910)

Dal 1° novembre 1910, i trasporti a piccola velocità ordinaria in servizio cumulativo ferroviario-marittimo fra il continente e le isole d'Elba, Capraia e Pianosa possono essere istradati, oltre che pel transito di Livorno, anche per quello di Piombino.

Digitized by Google

L'appoggio dei trasporti all'uno od all'altro dei detti transiti dovrà, in mancanza della domanda del mittente, stabilirsi in base alla distanza più breve dalla stazione continentale di partenza o di destinazione.

I prezzi da applicarsi, per il percorso marittimo, ai trasporti che saranno appoggiati al transito di Piombino, sono quegli stessi che erano in vigore, anteriormente al 1° luglio 1910, nei riguardi del transito di Civitavecchia.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 277. (Servizio VIII).

Servizio cumulativo col tronco Cancello-S. Martino Valle Claudina della ferrovia Cancello-Benevento.

(Vedi Ordine di Servizio N. 203-1910).

In aggiunta ai biglietti di andata e ritorno in servizio cumulativo colla Ferrovia Cancello-Benevento, compresi nell'allegato *C* all'Ordine di Servizio N. 203-1910, vennero istituiti — a far luogo dal 5 ottobre 1910 — quelli indicati nell'allegato prospetto.

I biglietti stessi si distribuiscono soltanto in partenza dalle stazioni della Ferrovia Cancello-Benevento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 278. (Servizio VIII).

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 186 e 250-1910).

Col 1° novembre 1910, le stazioni di Cassano d'Adda, Nizza Monferrato e Romano, vengono ammesse al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

In conseguenza, nell'allegato n. 5 alla Parte II delle Con-

Digitized by Google

dizioni e Tariffe del servizio stesso (edizione 1° luglio 1910) debbono farsi le seguenti aggiunte:

Cassano d'Adda	G. P.	Civitavecchia Genova (1)	567 183	Genova	183
Nizza Monferrato	G. P.	Civitavecchia Genova (1)	496 85	Genova	85
Romano	G. P.	Civitavecchia Genova (1)	557 202	Genova	202

I nomi delle tre stazioni suddette, nonchè quella di Roma S. Lorenzo, ammessa al servizio stesso dal 26 settembre 1910, con Ordine di Servizio n 250-1910, debbono pure aggiungersi nell'Allegato A all'Ordine di Servizio n. 186-1910.

Con l'occasione si avverte che il capitale versato, della Società Anonima Nazionale di Servizi Marittimi, è attualmente di L. 12,037,500.

Opportuna correzione, dovrà quindi essere fatta, nel frontispizio delle Parti I e II delle Condizioni e Tariffe pel detto Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 279. (Servizio VIII).

Tariffe speciali N. I e II G. V.

(Vedi Istruzione N. 20-1907 dell'ex Servizio IX).

E' stato pubblicato un fascicolo intitolato: « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato e delle stazioni e degli scali lacuali e marittimi, appartenenti alle Amministrazioni secondarie continentali, alle linee di Navigazione, alle linee in esercizio speciale della Rete dello Stato e alle Ferrovie Sarde (Compagnia Reale e Secondarie), che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo ».

Digitized by Google

Il detto fascicolo, che annulla e sostituisce quello analogo pubblicato dalle cessate Amministrazioni delle Reti Adriatica, Mediterranea e Sicula in data 1° febbraio 1903, è suddiviso in quattro parti:

nella prima parte sono elencate le stazioni continentali delle Ferrovie dello Stato, con l'indicazione della zona di percorrenza (1ª, 2ª e 3ª) delle tariffe speciali N. 1 e 11 in cui esse stazioni si trovano rispetto ai transiti di mare per i quali possono essere inoltrati i trasporti;

col sussidio, quindi, del fascicolo in parola, le stazioni sono in grado di stabilire il prezzo da riscuotere per i trasporti di cui trattasi, senza bisogno di consultare i prontuari delle distanze;

nella seconda parte sono elencate le stazioni della Sicilia, parimenti con l'indicazione della zona di percorrenza (1ª, 2ª e 3ª) delle tariffe speciali N. 1 e 10 G. V. interne della ex Rete Sicula in cui le stazioni medesime si trovano rispetto ai transiti di mare per i quali possono essere inoltrati i trasporti;

nella terza parte figurano le stazioni e gli scali lacuali e marittimi, appartenenti alle Amministrazioni Ferroviarie Secondarie, ai laghi ed alle linee di Navigazione, senza indicazioni di distanze, dappoichè le tasse si applicano sempre per ciascuna Amministrazione nella misura fissa stabilita dalle tariffe speciali N 1 e 11, indipendentemente dalla maggiore o minore lunghezza dei percorsi rispettivi;

nella quarta parte, infine, sono indicati, per ogni Amministrazione, i transiti che servono per lo scambio dei trasporti.

Tale fascicolo sarà distribuito alle stazioni ed agli uffici interessati a cura dell'Ufficio Contabilità Riassuntiva dei Prodotti di Firenze e sarà anche posto in vendita al pubblico al prezzo di L. 0,50 per ogni esemplare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 280. (Servizio VIII).

Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata.

(Vedi ordine di Servizio N. 215-1910).

Il carico delle spedizioni di derrate alimentari a piccola velocità accelerata, in partenza da stazioni della Rete dello Stato, può essere completato lungo il percorso, in via di speciale concessione.

La concessione è limitata:

a) alle spedizioni destinate a stazioni della Rete dello Stato, con percorso esclusivo sulla Rete stessa ed eseguite in porto affrancato, oppure in porto assegnato in base a speciale concessione;

b) alle spedizioni in destinazione dell'estero eseguite in affrancato, tanto in conto corrente, quanto con immediato pagamento delle tasse, oppure in porto assegnato in base a speciale concessione.

Per l'accennata concessione saranno da osservarsi le seguenti disposizioni:

1° Il completamento del carico è consentito, per ciascuna spedizione, in tre stazioni della Rete dello Stato.

2° Lo speditore dovrà esporre in modo chiaro ed evidente sul documento di trasporto (lettera di vettura pel servizio internazionale e lettera di porto a P. V. Acc. pel servizio italiano) l'annotazione « *Carico da completarsi nella stazione* (o nelle stazioni) *di . . . .* » ed applicare sulle pareti laterali del carro un'etichetta coll'indicazione « *Carro da trattenersi a . . . . pel completamento del carico* ».

Inoltre, a cura dello speditore, dovrà essere esposto sui diversi tagliandi dei documenti di trasporto un apposito bollo colla dicitura « *Convenzione speciale* ».

3° L'operazione del completamento del carico, in ciascuna delle stazioni intermedie designate, dovrà essere compiuta entro tre ore dal momento in cui il vagone sarà messo a disposizione del rappresentante della Ditta. Dopo le tre ore, decorreranno le normali tasse di sosta.

Digitized by Google

Se poi il completamento non sarà fatto entro le 24 ore, l'Amministrazione ferroviaria avrà il diritto di far proseguire il vagone per la stazione destinataria risultante dal contratto di trasporto o per l'altra successiva stazione nella quale sia stato richiesto il completamento del carico.

4° L'indicazione della natura e del peso delle merci aggiunte al primitivo carico nelle stazioni intermedie, dovrà, dai rappresentanti della Ditta, essere esposta sul documento di trasporto, e, se trattasi di spedizioni dirette all'estero, anche sulle dichiarazioni per le dogane e su quelle per le statistiche del commercio con l'estero; tale dichiarazione sarà convalidata, nel documento di trasporto, col bollo ad umido delle stazioni in cui le merci sono state aggiunte.

Per i trasporti diretti all'estero, le dette stazioni esporranno poi sui fogli di via o di spedizione l'annotazione « *Aggiunti nella stazione di . . . . N. . . . . colli di . . . .* (natura della merce) *del peso di Kg. . . . . . .* », convalidandola col bollo ad umido.

Per la merce aggiunta nelle stazioni intermedie, queste prenderanno nota della natura della merce stessa, del relativo peso e degli estremi della spedizione originaria sul proprio registro delle spedizioni del servivio interno od internazionale, secondo il caso, nella colonna « *Osservazioni* ».

5° Le tasse di porto saranno applicate, secondo le prescrizioni di tariffa, sulla base del peso complessivo della merce, dopo completato il carico ed in base alla percorrenza dalla stazione di origine del trasporto a quella destinataria, come se le fermate nelle stazioni intermedie pel completamento non avessero avuto luogo.

Per ciascuna fermata di completamento si applicherà, sullo stesso peso complessivo, la tassa di L. 0,515 per tonnellata, in relazione all'art. 108 delle tariffe interne.

L'indicazione delle stazioni di completamento poste su linee differenti da quelle per le quali vengono calcolate le tasse di trasporto, equivale alla domanda tassativa della via diversa, e perciò le tasse medesime saranno computate per la distanza della via effettivamente percorsa, ancorchè questa fosse quella

Digitized by Google

che normalmente seguissero i trasporti per disposizioni di servizio.

Pei trasporti però in destinazione dell'estero fruenti delle tariffe dirette, eseguiti eccezionalmente in assegnato, non è ammesso il completamento in stazioni situate su un itinerario diverso da quello in base al quale sono computate le quote delle tariffe stesse. Sarà invece ammesso il completamento di carico anche in stazioni fuori dall'itinerario normale, nel caso che il mittente domandi l'applicazione delle tariffe interne, ossia il carteggio da ferrovia a ferrovia.

6° Per il fatto che il carico non è completo a partenza, le stazioni mittenti non sono in grado di applicare esattamente, all'atto dell'accettazione delle spedizioni, le tasse dei trasporti in affrancato.

In conseguenza, per tali spedizioni le stazioni mittenti riscuoteranno le tasse di porto in base alla intera portata dei carri utilizzati, in conformità alle prescrizioni delle tariffe applicabili, ed i transiti di confine rettificheranno, se del caso, in seguito agli avvenuti completamenti, le tasse conteggiate in partenza.

In sede di controllo poi verrà provveduto pel rimborso o pel ricupero delle eventuali eccedenze o deficienze, tenuto anche conto delle tasse accessorie eventualmente maturatesi nelle stazioni intermedie.

Uguale procedimento è da seguirsi per le spedizioni dirette all'estero effettuate in conto corrente, restando inteso che delle tasse prese a debito, seguendo le modalità indicate nell'art. 38 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci », le stazioni mittenti si pareggeranno accreditandosene coll'elenco mod. I-491.

7° Le stazioni di partenza e quelle intermedie, che dovessero applicare tasse di sosta o di pesatura, si limiteranno ad esporle sulle richieste di trasporto (per le spedizioni dirette all' estero anche sui fogli di via o di spedizione) coll' indicazione « *Sosta a . . . . . . pel carico o pel completamento del carico, ore . . . . . .* » o « *Pesatura a . . . . . . Kg. . . . . . .* », prendendone nota sul registro delle spedizioni. Tali tasse, dovendo poi essere sommate colle tasse di porto, saranno da esporsi in assegnato per le spedizioni destinate a stazioni della Rete dello

Digitized by Google

Stato, ed in affrancato, senza assumerne debito, per quelle dirette all'estero, anche se eccezionalmente eseguite in porto assegnato. In quest'ultimo caso, le tasse stesse saranno in sede di controllo addebitate alle stazioni mittenti mediante appositi rilievi, che gli speditori si sono obbligati di pareggiare sotto pena di immediata decadenza della concessione.

8° Il termine di resa resta sospeso dal momento dell'arrivo del carro nella stazione di completamento a quello del successsivo suo inoltro.

9° Non è ammesso il cambiamento in corso di trasporto delle stazioni indicate à partenza dallo speditore per il completamento del carico.

10° Nel caso di mancata fermata del carro pel suo completamento, dovuta a fatto dell'Amministrazione ferroviaria, questa non sarà tenuta a corrispondere alcun indennizzo.

Però, per il percorso italiano, le tasse saranno computate in base al prezzo stabilito pel vagone della portata che sarebbe stata sufficiente, se il trasporto avesse dovuto giungere a destinazione col carico originario. Qualora poi i prezzi delle tariffe speciali a grande velocità riuscissero più favorevoli per la Ditta, si applicheranno questi ultimi.

La tasse per il percorso estero saranno sempre calcolate a rigore di tariffa.

11° È fatto assoluto divieto alle Ditte concessionarie di togliere dal carro, nelle stazioni intermedie, tutta o parte della merce originaria o di cumulare in esso merci per conto di altri e destinate a persone diverse. Si raccomanda quindi alle stazioni di esercitare la massima vigilanza per assicurarsi che tali fatti non si verifichino, restando inteso che, accertandosi simili abusi, le tasse di porto si applicheranno, nel primo caso, separatamente, come se si trattasse di spedizioni distinte, l'una fino alla stazione di completamento, e l'altra per l'ulteriore percorso, e, nel secondo caso, per il percorso italiano, anche le sopratasse previste dall'art. 10 delle tariffe interne, ancorchè si tratti di spedizioni per l'estero.

Raccomandasi pure, così alle stazioni di partenza e di completamento, come a quelle destinatarie, di verificare, in quanto possibile, il peso delle merci, applicando le prescritte penalità

Digitized by Google

in caso di inesatte dichiarazioni, sia del carico originario, sia di quello aggiunto nelle stazioni intermedie.

Le disposizioni del presente Ordine di Servizio andranno in vigore dal 1° novembre 1910 e da quella data restano abrogati l'Ordine di Servizio N. 2 — 1905 e tutti quelli successivi riguardanti le ditte ammesse a fruire della concessione.

Con altro Ordine di Servizio verrà pubblicato l'elenco delle Ditte alle quali sarà stata accordata o rinnovata la concessione di cui trattasi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 86. (Servizio X).

Sigle per indicare le località che hanno eseguito la visita periodica e la verifica della tara ai veicoli.

(Vedi Ordine di Servizio N. 48-1907 e 150-1909)

In seguito a variazioni avvenute all'elenco delle località autorizzate o che potranno in seguito essere autorizzate, ad eseguire ai veicoli le visite periodiche, con o senza rialzo, e la verifica della tara, di cui gli Ordini di Servizio N. 48-1907 e 150-1909, variazioni dovute specialmente alla concessione fatta ad altre Officine private di riparare veicoli della nostra Amministrazione, si pubblica colla presente un nuovo elenco di dette località colla indicazione della rispettiva sigla colla quale si devono contrassegnare sui longheroni dei veicoli, nel modo prescritto, le visite periodiche e le verifiche di tara eseguite.

Restano in tal modo annullate e sostituite le Circolari del Servizio X, N. 3-1907, 5-1907, 60-1908, 15-1909 e 76-1909.

Distribuita agli agenti delle classi 26, 27, 28 29, e 34.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

LOCALITA' DELLE FERROVIE DELLO STATO

autorizzate o che potranno venire autorizzate
ad eseguire le visite periodiche e la verifica della tara ai veicoli

LOCALITÀ	Sigla	LOCALITÀ	Sigla
Acqui	Aq	Domodossola	Dd
Ala	Ala		
Alessandria	A.	Fabriano	Fb.
Ancona	An.	Faenza	Fn.
Arona	Ar.	Falconara	Fc.
Asti	As.	**Firenze** (Off.)	Fr.O
Avellino	Av.	Firenze S. M. N.	Fr.
		Firenze C. di M	Fr.M
Bari	Ba.	**Foggia** (Off.)	Fg.O
Barletta	Bt.	Foggia	Fg.
Benevento	Bv.	Foligno	Fl.
Bergamo	Bg.		
Bologna (Off.)	Bl.O	Gallarate	Gl. OE
Bologna Lame	Bl. L	Genova P. B.	G.B.
Bologna Masc.	Bl.M	Genova P. P.	G.P.
Bra	Bra	Gonova S. B.	G.S.B.
Brescia	Bs.		
Brindisi	Bd.	Lecce	Le
		Lecco	Lo
Campobasso	Cbs	Livorno	Lv
Casale	Cs	**Lucca** (Off.)	Lc.O
Caserta	Ca	Luino	Ln
Castellammare Adriatico	Cm.A	Mantova	Mv
Catania	Cat.	**Messina** (Off.)	Mn.O
Catanzaro	Ctz	Messina	Mn
Ceva	C	Mestre	Ms
Chiasso	Ch	Milano Centrale	M C
Chivasso	Chv	Milano P. Romana	M.P.R.
Civitavecchia	Cv	Milano P. Sempione	M.P.S.
Cremona	Cr	Modane	Md

Digitized by Google

LOCALITÀ	Sigla	LOCALITÀ	Sigla
Mortara	Mt	Ronco	Rc
Napoli (Off.)	Np.O	Salerno	Sa
Napoli Granili (Off.)	Np.G.O	Sampierdarena	Spd
Napoli	Np	S. Giuseppe di Cairo	S.G
Novara	Nr	Savona **Letimbro**	Sv.L
Novi	Nv	Savona **Marittima**	Sv.M
		Siena (Off.)	S.O
Padova	Pd	Siena	S
Palermo (Off.)	Pal.O	Spezia	Sz
Palermo	Pal	Sulmona	Sm
Paola	P		
Parma	Pm	**Taranto** (Off.)	Tt.O
Pavia	Pv	Taranto	Tt
Piacenza	Pc	**Torino** (Off.)	T.O
Pisa	Ps	Torino P. N.	T.PN
Pistoia	Pt	Torino Smistamento	T. Smt
Pontremoli	Pli	Torre Annunziata	T.An
Porto Empedocle	P. Emp.	Treviso	Tr
		Udine	Ud
Reggio Calabria	R.C		
Rimini (Off.)	Rm.O	Venezia	Vn
Rimini	Rm	Ventimiglia	Vtm
Rivarolo (Off.)	Rv.O	**Verona** (Off.)	Vr.O
Roma P. Maggiore	R.PM	Verona	Vr
Roma Portonaccio	R.Pn	**Vicenza** (Off.)	Vc.O
Roma Termini	R.T.	Voghera	Vog.

Digitized by Google

OFFICINE PRIVATE

alle quali è affidata la riparazione veicoli

OFFICINE	Sigla
Divisione di Torino:	
Officina già F.lli Diatto - Torino	T (Di)
Società Anonima Bauchiero - Condove	T (Ba)
Officine Meccaniche-Carmagnola	T (Cr)
Officine Meccaniche - Pinerolo	T (M.)
A. Magliola e Figli - Santhià	T (Ma)
Società Nazionale delle Officine di Savigliano	T (O.Sg)
Divisione di Milano:	
Officine Meccaniche - Milano	M (Me)
Officine elettro-ferroviarie — Milano	M (Et)
Società Italiana Ernesto Breda - Milano	M (Br)
Fervet - Bergamo	M (F.Bg)
Officine Metallurgiche Togni - Brescia	M (Tg)
Officine Meccaniche piacentine Piacenza	M (Pc)
Officine Meccaniche lodigiane - Lodi	M (Ld)
Divisione di Genova:	
Attilio Bagnara - Sestri P.	G (Bg)
Officine di Finalmarina	G. (Fi)
Piaggio e C. - Sestri P.	G (Pg)

OFFICINE	Sigla
Divisione di Venezia:	
Fervet - Castelfranco Veneto	V (F.Cf)
Divisione di Firenze:	
Officine Meccaniche Reggiane - Reggio E.	F (Rg)
Officine Meccaniche reggiane (già Cl. Nobili) - Bologna	F (Nb)
Fervet - Bologna	F (F Bl)
Società Anonima S. Giorgio - Pistoia	F (S. G)
Costruzioni ferroviarie e meccaniche - Arezzo	F (Az)
Divisione di Roma:	
Officine meccaniche (già A. Tabanelli) - Roma	R (Ta)
Divisione di Napoli:	
Officine Meccaniche di Milano (filiale di Napoli)	Np (Me)
M. Cattori e C. - Castellammare	Np (Ca)
Officine napoletane per materiale ferroviario e tramviario - Napoli	Np (Np)
Sofia - Napoli	Np (So)
Catello Coppolla - Castellammare di Stabia	Np (Cpl)

Digitized by Google

Allegato all'Ordine di servizio N. 277-1910.

PROSPETTO indicante i prezzi e la relativa repartizione dei biglietti di andata-ritorno dalle stazioni della linea Cancello-Benevento per alcune stazioni delle Ferrovie dello Stato, e non viceversa.

DA	A	VIA	Repartizione	Chilometri	PREZZI		
					1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
			F. F. Stato	8	1.15	0.70	0.35
			F.F. Cancello-Benevento	21	3.60	2.50	1.65
Arpaia-Airola	Acerra	Cancello	Totale	29	4.75	3.20	2.00
			F. F. Stato	74	10.05	6.30	3.15
			F.F. Cancello-Benevento	21	3.60	2.50	1.65
id.	Avellino	id.	Totale	95	13.65	8.80	4.80
			F. F. Stato	11	1.55	1.00	0.50
			F.F. Cancello-Benevento	21	3.60	2.50	1.65
id.	Casalnuovo	id	Totale	32	5.15	3.50	2.15
			F. F Stato	7	1.00	0.65	0.35
			F.F. Cancello-Benevento	21	3.60	2.50	1.65
id.	Maddaloni Inf.	id.	Totale	28	4.60	3.15	2.00
			F. F. Stato	19	2.65	1.70	0.85
			F.F. Cancello-Benevento	21	3.60	2.50	1.65
id.	S. Maria Capua Vetere	id.	Totale	40	6.25	4.20	2.50
			F. F. Stato	8	1.15	0.70	0·35
			F.F. Cancello-Benevento	27	4.65	3.25	2.10
Cervinara	Acerra	id.	Totale	35	5.80	3.95	2.45

Digitized by Google

DA	A	VIA	Repartizione	Chilometri	PREZZI		
					1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
			F. F. Stato	74	10.05	6.30	3.15
			F.F. Cancello Benevento	27	4.65	3.25	2.10
Cervinara	Avellino	Cancello	Totale	101	14.70	9.55	5.25
			F. F. Stato	11	1.55	1.00	0.50
			F.F. Cancello-Benevento	27	4.65	3.25	2.10
id.	Casalnuovo	id.	Totale	38	6.20	4.25	2.60
			F. F. Stato	7	1.00	0.65	0.35
			F.F. Cancello-Benevento	27	4.65	3.25	2.10
id.	Maddaloni Inf.	id.	Totale	34	5.65	3.90	2.45
			F. F. Stato	19	2.65	1.70	0.85
			F.F. Cancello-Benevento	27	4.65	3.25	2.10
id.	S. Maria Capua Vetere	id.	Totale	46	7.30	4.95	2.95
			F. F. Stato	74	10.05	6.30	3.15
			F.F. Cancello-Benevento	24	4.15	2.85	1.90
Rotondi Paolisi	Avellino	id.	Totale	98	14.20	9.15	5.05
			F. F. Stato	8	1.15	0.70	0.35
			F.F. Cancello-Benevento	6	1.15	0.80	0.50
S. Felice a Cancello Arienzo	Acerra	id.	Totale	14	2.30	1.50	0.85
			F. F. Stato	74	10.05	6.30	3.15
			F.F. Cancello-Benevento	6	1.15	0.80	0.50
id.	Avellino	id.	Totale	80	11.20	7.10	3.65

Digitized by Google

DA	A	VIA	Repartizione	Chilometri	PREZZI		
					1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
			F. F. Stato	11	1.55	1.00	0.50
			F.F. Cancello-Benevento	6	1.15	0.80	0.50
S. Felice a Cancello Arienzo	Casalnuovo	Cancello	Totale	17	2.70	1.80	1.00
			F. F. Stato	7	1.00	0.65	0.35
			F.F. Cancello-Benevento	6	1.15	0.80	0.50
id.	Maddaloni Inf.	id.	Totale	13	2.15	1.45	0.85
			F. F. Stato	19	2.65	1.70	0.85
			F.F. Cancello-Benevento	6	1.15	0.80	0.50
id.	S. Maria Capua Vetere	id.	Totale	25	3.80	2.50	1.35
			F. F. Stato	8	1.15	0.70	0.35
			F.F. Cancello-Benevento	9	1.70	1.20	0.80
S. Maria a Vico	Acerra	id.	Totale	17	2.85	1.90	1.15
			F. F. Stato	74	10.05	6.30	3.15
			F.F. Cancello-Benevento	9	1.70	1.20	0.80
id.	Avellino	id.	Totale	83	11.75	7.50	3.95
			F. F. Stato	11	1.55	1.00	0.50
			F.F. Cancello-Benevento	9	1.70	1.20	0.80
id.	Casalnuovo	id.	Totale	20	3.25	2.20	1.30
			F. F. Stato	7	1.00	0.65	0.35
			F.F. Cancello-Benevento	9	1.70	1.20	0.80
id.	Maddaloni Inf.	id.	Totale	16	2.70	1.85	1.15

Digitized by Google

DA	A	VIA	Repartizione	Chilometri	PREZZI		
					1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
			F. F. Stato	19	2.65	1.70	0.85
			F.F. Cancello-Benevento	9	1.70	1.20	0.80
S. Maria a Vico	S. Maria Capua Vetere	Cancello	Totale	28	4.35	2.90	1.65
			F. F. Stato	8	1.15	0.70	0.35
			F.F. Cancello-Benevento	30	5.20	3.60	2.35
S. Martino V.C.	Acerra	id.	Totale	38	6.35	4.30	2.70
			F. F. Stato	74	10.05	6.30	3.15
			F.F. Cancello-Benevento	30	5.20	3.60	2.35
id.	Avellino	id.	Totale	104	15.25	9.90	5.50
			F. F. Stato	11	1.55	1.00	0.50
			F.F. Cancello-Benevento	30	5.20	3.60	2.35
id.	Casalnuovo	id.	Totale	41	6.75	4.60	2.85
			F. F. Stato	7	1.00	0.65	0.35
			F.F. Cancello-Benevento	30	5.20	3.60	2.35
id.	Maddaloni Inf.	id.	Totale	37	6.20	4.25	2.70
			F. F. Stato	19	2.65	1.70	0.85
			F.F. Cancello-Benevento	30	5.20	3.60	2.35
id.	S. Maria Capua Vetere	id.	Totale	49	7.85	5.30	3.20

Digitized by Google

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4,00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . „ 8,00

Digitized by Google

Anno III - N. 44. 3 Novembre 1910.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, novembre 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75

Digitized by Google

R. Decreto, n. 576, del 1° agosto 1910, che approva le tabelle esplicative per l'esercizio finanziario 1909-1910 dell'Amministrazione dello Stato e di quelle del Fondo per il culto, del Fondo beneficenza e religione per la città di Roma, delle Ferrovie dello Stato e del Fondo massa della R. Guardia di Finanza (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visti gli articoli 31 del R. decreto 17 febbraio 1884, n. 2016, che approva il testo unico della legge sull'Amministrazione e sulla contabilità generale dello Stato, e 156 del relativo regolamento approvato col R. decreto del 4 maggio 1885, n. 3074;

Viste le leggi: 3, 10, 20, 27 e 30 giugno, 1, 4 e 19 luglio 1909, numeri 291, 313, 349, 350, 384, 395, 417, 424 e 507; 13, 16 e 17 marzo 1910, numeri 91, 95 e 96, colle quali vennero approvate le previsioni per l'entrata e per la spesa dello Stato, per l'amministrazione del Fondo pel culto, per l'amministrazione del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma, per l'amministrazione delle ferrovie dello Stato e per l'amministrazione del fondo massa del corpo della R. guardia di finanza, per l'esercizio finanziario 1909-910;

Vista la legge in data 17 luglio 1910, n. 474, che approva le variazioni da introdursi alle previsioni stabilite colle leggi predette, per l'assestamento del bilancio dell'esercizio medesimo;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvata l'annessa tabella esplicativa ripartita in diciassette prospetti, visti, d'ordine Nostro, dal ministro del tesoro,

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, N. 250 del 27 ottobre 1910.

Digitized by Google

coi quali vengono indicate le somme che costituiscono il bilancio per l'esercizio finanziario 1909-910 dell'amministrazione dello Stato e di quelle del fondo per il culto, del fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma, delle ferrovie dello Stato e dell'amministrazione del fondo massa del corpo della R. guardia di finanza.

Art. 2.

La previsione per la competenza della entrata ordinaria e straordinaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1909-910 è definitivamente stabilita nella somma di lire duemilaquattrocentonovantadue milioni novecentoventisette mila diciannove e centesimi ottantasei (L. 2,492,927,019.86), quale risulta dalla colonna 6ª del prospetto I.

Art. 3.

La previsione per la competenza della spesa ordinaria e straordinaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1909-910 è definitivamente stabilita nella somma di lire duemilaquattrocentoquarantaquattro milioni quattrocentocinquantanove mila novecento trentuno e centesimi diciassette (L. 2,444,459,931.17), quale risulta dalla colonna 6ª del prospetto I.

Art. 4.

I residui attivi degli esercizi precedenti da trasportarsi all'esercizio 1909-910 sono determinati nella somma di lire cinquecentoquarantasei milioni novecentoventidue mila ottocentoquarantaquattro e centesimi cinquantanove (L. 546,922,844.59), risultante dal rendiconto generale consuntivo dell'esercizio 1908-909 e riportata nella colonna 7ª del prospetto I.

Art. 5.

I residui passivi degli esercizi precedenti da trasportarsi all'esercizio 1909-910 sono determinati nella somma di lire ottocentotrenta milioni cinquecento sessantanove mila cinquecento ventidue e centesimi quattordici (L. 830,569,522.14), risultante dal rendiconto generale consuntivo dell'esercizio 1908-909, e riportata nella colonna 9ª del prospetto II.

Digitized by Google

Art. 6.

Le entrate ordinarie e straordinarie da incassare nell'esercizio 1909-910 sono determinate, giusta la colonna 9ª del prospetto I, nella somma di. . . . . . . L. 2,602,506,317.05
la quale, sotto deduzione dei minori incassi, indicati nel prospetto III, che si presume di effettuare per . . . . L. 78,075,189.51
si riduce a . . . . L. 2,524,431,127.54

Art. 7.

Le spese ordinarie e straordinarie da pagare nell'esercizio 1909-910 sono determinate, giusta la colonna 11ª del prospetto II, nella somma di . . . . L. 2,770,580,407.17
che sotto deduzione dei minori pagamenti, indicati nel prospetto III, che si ritiene eseguire per . . . . L. 221,646,432.57
si riduce a . . . . L. 2,548,933,974.60

Art. 8.

La previsione del conto di cassa per l'esercizio 1909-910 è stabilita secondo il prospetto IV, dal quale risulta alla chiusura dell'esercizio stesso un presunto fondo di tesoreria di lire quattrocentotredici milioni ottocentosettantadue mila trecentocinquantasei e centesimi trentasei (L. 413,872,356.36).

Art. 9.

La situazione del tesoro alla fine dell'esercizio 1909-910 viene presunta, siccome risulta dal prospetto V, nella differenza attiva di lire diciannove milioni seicentoquarantanove mila trecentouno e centesimi quattro (L. 19,649,301.04).

Art. 10.

Le somme che costituiscono il bilancio per l'esercizio finanziario 1909-910 dell'Amministrazione del fondo per il culto vengono determinate come segue:

Digitized by Google

a) la competenza dell'entrata ordinaria e straordinaria è fissata nella somma di lire venti milioni cinquecentodue mila seicento (L. 20,502,600), giusta la colonna 6ª del prospetto VI;

b) la competenza della spesa ordinaria e straordinaria è approvata nella somma di lire ventimilioni cinquecentoduemila seicento (L. 20,502,600), giusta la colonna 6ª del prospetto VII;

c) i residui attivi dei precedenti esercizi da trasportare all'esercizio 1909-910 sono determinati nella somma di lire ventottomilioni cinquecentoquarantottomila centosessantadue e centesimi venti (L. 28,548,162 20), risultante dal rendiconto consuntivo dell'esercizio 1908-909 e riportata nella colonna 7ª del prospetto VI;

d) i residui passivi dei precedenti esercizi da trasportare all'esercizio 1909-910 sono determinati nella somma di lire dodicimilioni novantasettemila duecentonovanta e centesimi cinquantadue (L. 12,097,290.52), risultante dal rendiconto consuntivo dell' esercizio 1908-909 e riportata nella colonna 7ª del prospetto VII;

e) le entrate ordinarie e straordinarie da incassare nell'esercizio 1909-910 sono previste nella somma di lire ventisettemilioni ottantamila settecentosessantadue e centesimi venti (L. 27,080,762.20), giusta la colonna 9ª del prospetto VI;

f) le spese ordinarie e straordinarie da pagare nell'esercizio 1909-910 sono previste nella somma di lire ventitremilioni duecentosettantunmila seicentotrentanove e centesimi sessantasette (L. 23,271,639.67) giusta la colonna 9ª del prospetto VII;

g) la previsione del conto di cassa per l'esercizio 1909-910 è stabilita secondo il prospetto VIII, dal quale risulta alla chiusura dell' esercizio stesso un presunto fondo di cassa di lire quattromila settecentonovantuno e centesimi settantatre (L. 4,791,73).

Art. 11.

Le somme che costituiscono il bilancio del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma per lo esercizio finanziario 1909-910, gestito dall'Amministrazione del Fondo per il culto, vengono determinate come segue:

a) la competenza dell'entrata ordinaria e straordinaria è fissata nella somma di lire unmilione settecentoventiquattromila trecentosette (L. 1,724,307), giusta la colonna 6ª del prospetto IX;

Digitized by Google

b) la competenza della spesa ordinaria e straordinaria è approvata nella somma di lire un milione settecentoventiquattromila trecentosette (L. 1,724,307), giusta la colonna 6ª del prospetto X;

c) i residui attivi dei precedenti esercizi da trasportare all'esercizio 1909-910 sono determinati nella somma di lire cinquecentotrentasettemila settecentosessantaquattro e centesimi sessantasette (L. 537,764.67), risultante dal rendiconto consuntivo dell'esercizio 1908-909 e riportata nella colonna 7ª del prospetto IX;

d) i residui passivi dei precedenti esercizi da trasportare all'esercizio 1909-910 sono determinati nella somma di lire unmilione novecentottomila ottocentoventidue e centesimi novanta (L. 1,988,822.90), risultante dal rendiconto consuntivo dell'esercizio 1908-909 e riportata nella colonna 7ª del prospetto X;

e) le entrate ordinarie e straordinarie da incassare nell'esercizio 1909-910 sono previste nella somma di lire unmilione settecentosettantasettemila settantuno e centesimi sessantasette (L. 1, 777,071.67), giusta la colonna 9ª del prospetto IX;

f) le spese ordinarie e straordinarie da pagare nell'esercizio 1909-910 sono previste nella somma di lire duemilioni settecentonovantatremila duecentoventinove e centesimi novanta (L. 2,793,229.90), giusta la colonna 9ª del prospetto X;

g) la previsione del conto di Cassa per l'esercizio 1909-910 è stabilita secondo il prospetto XI, dal quale risulta alla chiusura dell'esercizio stesso un presunto fondo di Cassa di lire cinquecentoquarantaduemila quattrocentocinquanta e centesimi ventotto (L. 542,450.28).

Art. 12.

Le somme che costituiscono il bilancio delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1909-910, vengono determinate come segue:

a) la competenza dell'entrata ordinaria e straordinaria è fissata nella somma di lire millequattrocentoquarantaquattromilioni settecentotremila quattrocento (L. 1,444,703,400), giusta la colonna 6ª del prospetto XII;

b) la competenza della spesa ordinaria e straordinaria è approvata nella somma di lire millequattrocentoquarantaquat-

Digitized by Google

tromilioni settecentotremila quattrocento (L. 1,444,703,400), giusta la colonna 6ª del prospetto XIII;

c) i residui attivi dei precedenti esercizi da trasportare all'esercizio 1909-910, sono determinati nella somma di lire settantunmilioni duecentosessantatremila centosessanta e centesimi quarantacinque (lire 71,263,160.45), risultante dal rendiconto consuntivo dell'esercizio 1908-909 e riportata nella colonna 7ª del prospetto XII;

d) i residui passivi dei precedenti esercizi da trasportare all'esercizio 1909-910, sono determinati nella somma di lire settantanovemilioni cinquecentocinquantaquattromila novecentosessantanove e centesimi venticinque (L. 79,554,969.25), risultante dal rendiconto consuntivo dell'esercizio 1908-909 e riportata nella colonna 7ª del prospetto XIII;

e) le entrate ordinarie e straordinarie da incassare nell'esercizio 1909-910, sono previste nella somma di lire millecinquecentoseimilioni novecentosessantaseimila cinquecentosessanta e centesimi quarantacinque (L. 1,506,966,560.45), giusta la colonna 9ª del prospetto XII;

f) le spese ordinarie e straordinarie da pagare nell'esercizio 1909-910, sono previste nella somma di lire millequattrocentonovantaseimilioni duecentocinquantottomila trecentosessantanove e centesimi venticinque (L. 1,496,258,369 25), giusta la colonna 9ª del prospetto XIII;

g) la previsione del conto di cassa per l'esercizio 1909-1910 è stabilita secondo il prospetto XIV, dal quale risulta alla chiusura dell'esercizio stesso un presunto fondo di cassa di lire quaranta milioni (L. 40,000,000).

Art. 13.

Le somme che costituiscono il bilancio del fondo di massa della R. guardia di finanza, per l'esercizio finanziario 1909-910, vengono determinate come segue:

a) la competenza dell'entrata ordinaria e straordinaria è fissata nella somma di lire quattro milioni duecento quarantaquattro mila sei e centesimi settantasei (L. 4,244,006.76), giusta la colonna 6ª del prospetto XV;

b) la competenza della spesa ordinaria e straordinaria è fissata nella somma di lire quattro milioni duecentoquaranta-

Digitized by Google

quattro mila sei e centesimi settantasei (L. 4,244,006,76), giusta la colonna 6ª del prospetto XVI;

c) i residui attivi dei precedenti esercizi da trasportare all'esercizio 1909-910 sono determinati nella somma di lire un milione ottocentosettanta mila novecentonovantaquattro e centesimi sessantaquattro (L. 1,870,994.64) risultante dal rendiconto consuntivo 1908-909 e riportato nella colonna 7ª del prospetto XV;

d) i residui passivi dei precedenti esercizi da trasportare all'esercizio 1909-1910 sono determinati nella somma di lire tre milioni novecentosessantaquattro mila trentuno e centesimi novantanove (L. 3,964,031.99) risultante dal consuntivo dell'esercizio 1908-909 e riportati nella colonna 9ª del prospetto XVI;

e) le entrate ordinarie e straordinarie da incassare nell'esercizio 1909-910 sono previste nella somma di lire quattro milioni ottocentouno mila novecentodieci e centesimi cinquantadue (L. 4,801,910.52), giusta la colonna 9ª del prospetto XV;

f) le spese ordinarie e straordinarie da pagare nell'esercizio 1909-910 sono previste nella somma di lire quattro milioni duecentododici mila trentotto e centesimi settantacinque (Lire 4,212,038.75), giusta la colonna 11ª del prospetto XVI;

g) la previsione del fondo Cassa per l'esercizio 1909-910 è stabilita secondo il prospetto XVII, dal quale risulta alla chiusura dell'esercizio stesso un presunto fondo di Cassa in lire seicento sessantanove mila trecentoventicinque e centesimi venti (L. 669,325.20).

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d' Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 1° agosto 1910.

VITTORIO EMANUELE.

TEDESCO

Visto, *Il guardasigilli* : FANI.

Omissis.

Digitized by Google

TABELLA ESPLICATIVA **PROSPET**

RIASSUNTO DELL'ENTRATA	COMPETENZA PER L'ESERCI	
	Somma approvata colla legge dello stato di previsione 1	Variazioni approvate con la legge di assestamento 2
Entrate d'esercizio e fondi per aumenti patrimoniali.		
Titolo I. Parte ordinaria:		
§ 1. Prodotti del traffico	470,000,000 —	— 150,000 —
§ 2. Introiti indiretti dell'esercizio	14,416,000 —	+ 4,738,400 —
§ 3. Entrate eventuali	3,218,000 —	+ 2,903,000 —
§ 4. Introiti per rimborsi di spesa	42,255,000 —	+ 1,075,000 —
§ 5. Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa	»	»
Totale titolo I - Parte ordinaria . . .	529,889,000 —	+ 8,566,400 —
Titolo II. Parte straordinaria.	143,000,000 —	+ 20,000,000 —
Totale delle entrate ordinarie e straordinarie	672,889,000 —	+ 28,566,400 —
Gestioni speciali ed autonome.		
Titolo III. Magazzini ed officine:		
§ 1. Gestione autonoma dei magazzini . .	156,734,000 —	+ 5,974,000 —
§ 2. Officine	77,760,000 —	+ 8,910,000 —
Titolo IV. Gestione del fondo pensioni e sussidi	42,241,000 —	+ 1,203,000 —
Titolo V. Gestione delle case economiche dei ferrovieri	6,000,000 —	»
Titolo VI. Operazioni per conto di terzi:		
§ 1. Operazioni attinenti ai trasporti . . .	382,400,000 —	+ 50,000 —
§ 2. Operazioni attinenti al personale. . .	10,000,000 —	»
§ 3. Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati	5,000,000 —	»
Totale delle gestioni speciali ed autonome .	680,135,000 —	+ 13,731,000 —
Titolo VII. Partite di giro	47,182,000 —	+ 2,200,000 —
Totale generale dell'entrata . . .	1,400,206,000 —	+ 44,497,400 —

Digitized by Google

TO XII. *Entrata*

ZIO 1909-1910 — Previsione risultante 3	Residui degli esercizi precedenti — Colonne *v* e *z* del conto consuntivo per l'esercizio 1908-1909 4	Totale delle colonne 3 e 4 5	Incassi presunti — per l'esercizio finanziario 1909-910 6	Incassi presunti — per gli esercizi avvenire 7
469,850,000 —	»	469,850,000 —	469,850,000 —	»
19,154,400 —	151,228 27	19,305,628 27	19,305,628 27	»
6,121,000 —	14,107,549 —	20,228,549 13	20,228,549 13	»
43,330,000 —	2,113,267 95	45,443,267 95	45,443,267 95	»
»	4,514,543 46	4,514,543 46	4,514,543 16	»
538,455,400 —	20,886,588 81	559,341,988 81	559,341,988 81	»
163,000,000 —	»	163,000,000 —	163,000,000 —	»
701,455,400 —	20,886,588 81	722,341,988 81	722,341,988 81	»
162,708,000 —	37,437,325 92	200,145,325 92	200,145,325 92	»
86,670,000 —	»	86,670,000 —	86,670,000 —	»
41,038,000 —	»	41,038,000 —	41,038,000 —	»
6,000,000 —	6,000,000 —	12,000,000 —	3,000,000 —	9,000,000 —
382,450,000 —	»	382,450,000 —	382,450,000 —	»
10,000,000 —	»	10,000,000 —	10,000,000 —	»
5,000,000 —	6,939,245 72	11,939,245 72	11,939,245 72	»
693,866,000 —	50,376,571 64	744,242,571 64	735,242,571 64	9,000,000 —
49,382,000 —	»	49,382,000 —	49,382,000 —	»
1,444,703,400 —	71,263,160 45	1,515,966,560 45	1,506,966,560 45	9,000,000 —

V o, d'ordine di Sua Maestà.
Il Ministro del tesoro: TEDESCO.

Digitized by Google

TABELLA ESPLICATIVA PROSPET

CAPITOLI	COMPETENZA PER L'ESERCI	
DENOMINAZIONE 1	Somme approvate con la legge dello stato di previsione 2	Variazioni approvate con la legge di assestamento 3
RIASSUNTO DELLA SPESA		
Spese d'esercizio e per aumenti patrimoniali.		
Titolo I. Parte ordinaria:		
Sezione I. Spese d'esercizio:		
§ 1. Direzione generale, Servizi centrali I, II, III, IV, V e Ufficio stralcio. . . .	8,355,000 —	— 555,000 —
§ 2. Approvvigionamenti e magazzini. .	6,334,000 —	— 34,000 —
§ 3. Servizio del movimento e traffico. .	118,384,000 —	+ 3,900,130 51
§ 4 Servizio commerciale e controllo prodotti	5,984,000 —	— 384,000 —
§ 5. Servizio della trazione e del materiale rotabile	153,630,000 —	+ 5,870,000 —
§ 6. Servizio del mantenimento e della sorveglianza	58,719,000 —	+ 999,000 —
§ 7. Navigazione dello stretto di Messina	730,000 —	— 130,000 —
§ 8. Spese generali dell'Amministrazione.	38,253,000 —	— 945,600 —
§ 9. Servizi secondari.	1,780,000 —	+ 2,820,000 —
Totale Sezione I . . .	392,169,000 —	+ 11,540,530 51
Sezione II. Spese complementari	22,350,000 —	— 90,000 —
Sezione III. Spese accessorie:		
§ 1. Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria	58,520,000 —	+ 1,115,869 49
Da riportarsi . .	473,039,000 —	+ 12,566,400 —

Digitized by Google

TO XIII *Spesa — Ferrovie dello Stato.*

ZIO 1909-910	Residui degli esercizi precedenti	Totale	PAGAMENTI PRESUNTI	
Previsione risultante	Colonne v e z del conto riassuntivo per l'esercizio 1908-909	delle colonne 4 e 5	per l'esercizio finanziario 1909-910	per gli esercizi avvenire
4	5	6	7	8
7,800,000 —	»	7,800,000 —	7,800,000 —	»
6,300,000 —	»	6,300,000 —	6,300,000 —	»
122,284,130 51	»	122,284,130 51	122,284,130 51	»
5,600,000 —	»	5,600,000 —	5,600,000 —	»
159,500,000 —	»	159,500,000 —	159,500,000 —	»
59,718,000 —	»	59,718,000 —	59,718,000 —	»
600,000 —	»	600,000 —	600,000 —	»
37,307,400 —	»	37,307,400 —	37,307,400 —	»
4,600,000 —	»	4,600,000 —	4,600,000 —	»
403,709,530 51	»	403,709,530 51	403,709,530 51	»
22,260,000 —	15,440,709 08	37,700,709 08	34,700,709 08	3,000,000 —
59,635,869 49	16,425,507 38	76,061,376 87	66,061,376 87	10,000,000 —
485,605,400 —	31,866,216 46	517,471,616 46	504,471,616 46	13,000,000 —

TABELLA ESPLICATIVA — *Segue* **PRO**

CAPITOLI	COMPETENZA PER L'ESERCI	
DENOMINAZIONE 1	Somme approvate con la legge dello stato di previsione 2	Variazioni approvate con la legge di assestamento 3
Riporto . . .	473,039,000 —	+ 12,566,400 —
§ 2. Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione . . .	56,850,000 —	— 4,000,000 —
Totale del titolo I – Parte ordinaria . . .	529,889,000 —	+ 8,566,400 —
Titolo II. Parte straordinaria	143,000,000 —	+ 20,000,000 —
Totale delle spese ordinarie e straordinarie	672,889,000 —	+ 28,566,400 —
Gestioni speciali ed autonome.		
Titolo III. Magazzini ed officine:		
§ 1. Gestione autonoma dei magazzini. .	156,734,000 —	+ 5,974,000 —
§ 2. Officine	77,760,000	+ 8,910,000 —
Titolo IV. Gestione del fondo pensioni e sussidi	42,241,000 —	— 1,203,000 —
Titolo V. Gestione delle case economiche pei ferrovieri	6,000,000 —	»
Titolo VI. Operazioni per conto di terzi:		
§ 1. Operazioni attinenti ai trasporti . .	382,400,000 —	+ 50,000 —
§ 2. Operazioni attinenti al personale . .	10,000,000 —	»
§ 3. Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati	5,000,000	»
Totale delle gestioni speciali ed autonome. . .	680,135,000 —	+ 13,731,000 —
Titolo VII. Partite di giro	47,182,000 —	+ 2,200,000 —
Capitolo aggiunto . . .	»	»
Totale generale della spesa . . .	1,400,206,000 —	+ 44,497,400 —

Digitized by Google

SPETTO XIII *Spesa — Ferrovie dello Stato.*

ZIO 1909-910 Previsione risultante	Residui degli esercizi precedenti — Colonne v e z del conto consuntivo per l'esercizio 1908-909	Totale delle colonne 4 e 5	PAGAMENTI PRESUNTI per l'esercizio finanziario 1909-910	per gli esercizi avvenire
4	5	6	7	8
485,605,400 —	31 866,216 46	517,471,616 46	504,471,616 46	13,000,000 —
52,850,000 —	29,884,977 11	82,734,977 11	72,734,977 11	10,000,000 —
538,455,400 —	61,751,193 57	600,206,593 57	577,206,593 57	23,000,000 —
163,000,000 —	7,021 59	163,007,021 59	163,007,021 59	»
701,455,400 —	61,758,215 16	763,213,615 16	740,213,615 16	23,000,000 —
162,708,000 —	»	162,708,000 —	162,708,000 —	»
86,670,000 —	»	86,670,000 —	86,670,000 —	»
41,038,000 —	6,385,653 31	47,423,653 31	47,423,653 31	»
6,000,000 —	5,997,553 78	11,997,553 78	6,997,553 78	5,000,000 —
382,450,000 —	»	382,450,000 —	382,450,000 —	»
10,000,000 —	»	10,000,000 —	10,000,000 —	»
5,000,000 —	»	5,000,000 —	5,000,000 —	»
693,866,000 —	12,383,207 09	706,249,207 09	701,249,207 09	5,000,000 —
49,382,000 —	5,341,786 15	54,723,786 15	54,723,786 15	»
»	71,760 85	71,760 85	71,760 85	»
1,444,703,400 —	79,554,969 25	1,524,258,369 25	1,496,258,369 25	28,000,000 —

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro del tesoro:
TEDESCO

Digitized by Google

TABELLA ESPLICATIVA.

PROSPET

o di cassa per l'esercizio finanziario

Numero dei capitoli del bilancio	ATTIVO			
	Fondo di cassa alla chiusura dell'esercizio 1908-909 . .			32,357,147 05
	Incassi presunti.			
Da 1 a 34	Parte ordinaria	559,341,988 81		
» 35 a 38	Parte straordinaria	163,000,000 —		
» 39 a 48	Magazzini ed officine	286,815,325 92		
» 49 a 54	Gestione del fondo pensioni e sussidi .	41,038,000 —		
» 55 a 58	Gestione delle case economiche pei ferrovieri	3,000,000 —		
» 59 a 79	Operazioni per conto di terzi. . . .	404,389,245 72		
» 80 a 84	Partite di giro	49,382,000 —		
			1,506,966,560 45	
	Debiti fuori bilancio verso diversi, presunti al 30 giugno 1910			21,000,000 —
	Totale generale . . .			1,560,323,707 50

Amministrazione delle Ferrovie dello Stato

TO XIV.

dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910.

Numero dei capitoli del bilancio	PASSIVO		
	Debiti, fuori bilancio verso diversi, al 30 giugno 1909.		24,065,388 25
	Pagamenti presunti.		
Da 1 a 51	Parte ordinaria	577,206,593 57	
» 52 a 62	Parte straordinaria.	163,007,021 59	
» 63 a 69	Magazzini ed officine	249,378,000 —	
» 70 a 74	Gestione del fondo pensioni e sussidi.	47,423,653 31	
» 75 a 83	Gestione delle case economiche pei ferrovieri	6,997,553 78	
» 84 a 104	Operazioni per conto di terzi	397,450,000 —	
» 105 a 109	Partite di giro	54,795,547 —	
			1,496,258,369 25
	Fondo di cassa presunto al 30 giugno 1910.		40.000,000 —
	Totale generale . . .		1,560,323,707 50

Visto d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro del tesoro:
TEDESCO

Digitized by Google

FERROVIE DELLO STATO

Allegato alla Circolare N. 13ª - 1910.

SERVIZIO VII

Stazione o treno

Inventario - per serie e quantità - dei carri dello Stato (compresi i noleggiati) e di altre Amministrazioni, alle ore 17 del giorno 15 novembre 1910.

(*Esclusi tutti i carri di proprietà privata*)

DATA		CARRI DI PROPRIETA' F. S.														CARRI di altre amministrazioni	
		F Chiusi per derrate	*G* Chiusi per bestiame	*H* Chiusi per merci	*L* Aperti sponde alte	*P* Aperti con o senza sponde	*Q* Aperti con bilico	TOTALE Chiusi	TOTALE Aperti	*Ge* Carri chiusi scuderia	*Go* Carri a gabbia	Serbatoi	Gru	TOTALE generale		esteri	nazionali
Giorno 15 — In viaggio alle ore 17. (1)	Buoni.																
	Guasti.																
Giorno 15 — Rimanenza in stazione.	Buoni.																
	Guasti.																
		dei quali in temporanea consegna ai Servizi Mantenimento e Costruzioni															
Quantità per serie.																	

ANNOTAZIONI

(1) Finca da riempirsi esclusivamente dal Capo treno.

Il sottoscritto scortava il treno

che alle ore 17 si trovava { fermo nelle stazioni di
{ in viaggio fra le stazioni di
e .

Il Capo treno

(firma)

NB. — Prospetto da allegarsi, a cura del Capo treno, al foglio veicoli. La stazione terminale del treno lo rimetterà col foglio veicoli alla propria delegazione.

Treni che secondo l'orario dovevano giungere nella stazione terminale prima delle 17 e che giunsero invece dopo le 17:

treno giunto ore
treno giunto ore

Materiale inventariato alla stazione e non preso in caricamento sul modulo 302/701

Il Capo stazione

(firma)

NB. — Il presente prospetto - anche se negativo - dovrà inviarsi al Circolo o Sotto-Circolo di Ripartizione la sera del 16 novembre 1910 allegato al modulo 302/701.

Digitized by Google

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 281-1910.*

PROSPETTO indicante i prezzi dei biglietti di corsa semplice e di andata - ritorno in servizio cumulativo fra le Ferrovie dello Stato ed il tronco Carpanè Valstagna-Primolano della Ferrovia della Valsugana.

DA	A	VIA	Repartizione	Biglietti di corsa semplice – Prezzi per treni diretti o promiscui			Biglietti di corsa semplice – Prezzi per treni omnibus			BIGLIETTI di andata-ritorno		
o viceversa				1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
			Stato	10.25	7.25	4.75	9.50	6.75	4.35	14.95	10.55	6.95
			Valsugana	4.45	2.95	1.90	4.45	2.95	1.90	7.05	4.70	3.05
Belluno	Cismon	Montebelluna Castelfranco V. Valsugana	Totale	14.70	10.20	6.65	13.95	9.70	6.25	22.—	15.25	10.—
			Stato	10.25	7.25	4.75	9.50	6.75	4.35	14.95	10.55	6.95
			Valsugana	5.05	3.40	2.20	5.05	3.40	2.20	8.10	5.40	3.45
id.	Primolano	id.	Totale	15.30	10.65	6.95	14.55	10.15	6.55	23.05	15.95	10.40
			Stato	20.—	14.25	9.15	18.60	13.25	8.45	29.90	21.10	13.60
			Valsugana	3.05	2.05	1.30	3.05	2.05	1.30	4.90	3.25	2.10
Bologna	id.	Padova-Bassano Valsugana	Totale	23.05	16.30	10.45	21.65	15.30	9.75	34.80	24.35	15.70
			Stato	19.10	13.40	8.75	17.70	12.40	8.05	28.15	20.—	12.80
			Valsugana	5.05	3.40	2.20	5.05	3.40	2.20	8.10	5.40	3.45
id.	id.	Padova-Camposampiero-Castelfranco V. Valsugana	Totale	24.15	16.80	10.95	22.75	15.80	10.25	36.25	25.40	16.25
			Stato	—	—	—	3.35	2.35	1.55	5.55	4.15	2.55
			Valsugana	—	—	—	2.45	1.65	1.05	3.90	2.60	1.65
Campo-sampiero	Cismon	Bassano V. Valsugana	Totale	—	—	—	5.80	4.—	2.60	9.45	6.75	4.20

Digitized by Google

DA (o viceversa)	A (o viceversa)	VIA	Repartizione	Biglietti di corsa semplice — Prezzi per treni diretti o promiscui 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	Prezzi per treni omnibus 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	BIGLIETTI di andata – ritorno 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
			Stato	—	—	—	3.35	2.35	1.55	5.55	4.15	2.55
			Valsugana	—	—	—	3.05	2.05	1.30	4.90	3.25	2.10
Campo-sampiero	Primolano	Bassano V. Valsugana	Totale	—	—	—	6.40	4.40	2.85	10.45	7.40	4.65
			Stato	—	—	—	1.60	1.15	0.80	2.70	1.90	1.40
			Valsugana	—	—	—	2.45	1.65	1.05	3.90	2.60	1.65
Cittadella	Cismon	id.	Totale	—	—	—	4.05	2.80	1.85	6.60	4.50	3.05
			Stato	—	—	—	1.60	1.15	0.80	2.70	1.90	1.40
			Valsugana	—	—	—	3.05	2.05	1.30	4.90	3.25	2.10
id.	Primolano	id.	Totale	—	—	—	4.65	3.20	2.10	7.60	5.15	3.50
			Stato	6.25	4.55	2.95	5.95	4.30	2.80	9.65	7.05	4.45
			Valsugana	5.05	3.40	2.20	5.05	3.40	2.20	8.10	5.40	3.45
Conegliano	id.	Treviso-Castelfranco V. Valsugana	Totale	11.30	7.95	5.15	11.—	7.70	5.—	17.75	12.45	7.90
			Stato	—	—	—	1.80	1.35	0.90	3.10	2.25	1.60
			Valsugana	—	—	—	4.45	2.95	1.90	7.05	4.70	3.05
Monte-belluna	Cismon	Castelfranco V. Valsugana	Totale	—	—	—	6.25	4.30	2.80	10.15	6.95	4.65
			Stato	—	—	—	1.80	1.35	0.90	3.10	2.25	1.60
			Valsugana	—	—	—	5.05	3.40	2.20	8.10	5.40	3.45
id.	Primolano	id.	Totale	—	—	—	6.85	4.75	3.10	11.20	7.65	5.05

Digitized by Google

DA e viceversa	A	VIA	Repartizione	Biglietti di corsa semplice – Prezzi per treni diretti e promiscui 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	Prezzi per treni omnibus 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	BIGLIETTI di andata-ritorno 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
			Stato	—	—	—	4.30	3.25	2.—	7.40	5.35	3.40
			Valsugana	—	—	—	2.45	1.65	1.05	3.90	2.60	1.65
Padova	**Cismon**	Bassano V. Valsugana	Totale	—	—	—	6.75	4.90	3.05	11.30	7.95	5.05
			Stato	—	—	—	4.30	3.25	2.—	7.40	5.35	3.40
			Valsugana	—	—	—	3.05	2.05	1.30	4.90	3.25	2.10
id.	**Primolano**	id.	Totale	—	—	—	7.35	5.30	3.30	12.30	8.60	5.50
			Stato	7.70	5.40	3.50	7.—	4.90	3.15	10.80	7.55	4.90
			Valsugana	7.80	5.20	3.35	7.80	5.20	3.35	12.45	8.30	5.35
Portograro	**Cismon**	Mestre Valsugana	Totale	15.50	10.60	6.85	14.80	10.10	6.50	23.25	15.85	10.25
			Stato	7.70	5.40	3.50	7.—	4.90	3.15	10.80	7.55	4.90
			Valsugana	8.40	5.60	3.60	8.40	5.60	3.60	13.45	9.—	5.80
id.	**Primolano**	id.	Totale	16.10	11.—	7.10	15.40	10.50	6.75	24.25	16.55	10.70
			Stato	—	—	—	4.90	3.60	2.35	8.30	6.20	3.90
			Valsugana	—	—	—	2.45	1.65	1.05	3.90	2.60	1.65
Schio	**Cismon**	Bassano V. Valsugana	Totale	—	—	—	7.35	5.25	3.40	12.20	8.80	5.55
			Stato	—	—	—	4.90	3.60	2.35	8.30	6.20	3.90
			Valsugana	—	—	—	3.05	2.05	1.30	4.90	3.25	2.10
id.	**Primolano**	id.	Totale	—	—	—	7.95	5.65	3.65	13.20	9.45	6.—

Digitized by Google

DA e viceversa	A	VIA	Repartizione	Biglietti di corsa semplice – Prezzi per treni diretti e promiscui – 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	Prezzi per treni omnibus – 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	BIGLIETTI di andata-ritorno – 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
			Stato	—	—	—	2.80	2 10	1.35	4.70	3.55	2.20
			Valsugana	—	—	—	4.45	2.95	1.90	7.05	4.70	3.05
Treviso	Cismon	Castelfranco V. Valsugana	Totale	—	—	—	7.25	5.05	3.25	11.75	8.25	5.25
			Stato	—	—	—	2.80	2.10	1.35	4 70	3.55	2.20
			Valsugana	—	—	—	5.05	3.40	2.20	8.10	5.40	3.45
id.	Primolano	id.	Totale	—	—	—	7.85	5.50	3.55	12.85	8.95	5.65
			Stato	16.35	11.60	7.50	15.10	10.75	6.90	24.10	17.15	11.—
			Valsugana	5.05	3.40	2.20	5.05	3.40	2.20	8.10	5.40	3.45
Udine	id.	id.	Totale	21.40	15.—	9.70	20.15	14.15	9 10	32.20	22.55	14.45
			Stato	10.10	7.20	4.65	9.50	6.80	4.40	13.45	9.60	6.15
			Valsugana	3.05	2.05	1.30	3.05	2.05	1.30	4.90	3.20	2.10
Verona P.V.	id	Vicenza-Bassano Valsugana	Totale	13 15	9.25	5.95	12.55	8.85	5.70	18.35	12.85	8.25
			Stato	—	—	—	3.80	2.80	1.80	4.60	3.40	2.15
			Valsugana	—	—	—	2.45	1.65	1.05	3.90	2.60	1.65
Vicenza	Cismon	Bassano V. Valsugana	Totale	—	—	—	6.25	4.45	2.85	8.50	6.—	3.80
			Stato	—	—	—	3.80	2.80	1.80	4.60	3.40	2.15
			Valsugana	—	—	—	3.05	2.05	1.30	4.90	3.25	2.10
Id.	Primolano	id.	Totale	—	—	—	6.85	4.85	3.10	9.50	6.65	4.25

Digitized by Google

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 281-1910.*

Prospetto dei prezzi da riscuotersi per il percorso sul tronco Carpanè-Valstagna-Primolano (Ferrovia della Valsugana) per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli eseguiti in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento per i trasporti militari.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	TRANSITI — Punti d'allacciamento con le Reti principali	Distanze dai transiti	TARIFFA differenziale *B*			Tariffa speciale per operai in comitiva	TARIFFA MILITARE			BAGAGLI Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.
				1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	cl.	1ª cl.	cl.	3ª cl.	
Cismon	Mestre-Bassano-Primolano	Bassano V.	23	1.70	1.15	0.80	0.65	0.65	0.50	0.35	5.198
		Castelfranco V.	42	3.05	2.10	1.40	1.15	1.20	0.90	0.60	9.492
		Mestre . .	74	5.35	3.70	2.45	1.90	2.10	1.55	1.05	16.724
Primolano		Bassano V.	29	2.10	1.45	1.00	0.80	0.85	0.60	0.45	6.554
		Castelfranco V.	48	3.50	2.40	1.60	1.30	1.40	1.00	0.70	10.848
		Mestre . .	80	5.80	4.00	2.65	2.00	2.30	1.65	1.15	18.080

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 281. (Servizio VIII).

Estensione del servizio cumulativo per il trasporto dei viaggiatori, bagagli, cani e giornali, all'ultimo tronco Carpanè Valstagna-Primolano della ferrovia della Valsugana.

(Vedi Ordine di Servizio N. 200-1909 e 124-1910).

Trasporto dei viaggiatori a tariffa ordinaria.

Le corrispondenze con biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno ammesse — dal primo novembre 1910 — al servizio cumulativo col tronco Carpanè Valstagna-Primolano, risultano dall'unito prospetto « Allegato A ».

Trasporto dei bagagli e cani.

Le stazioni ammesse al servizio cumulativo con detto tronco per il trasporto dei bagagli a tariffa ordinaria e dei cani, sono le medesime abilitate a tale servizio pei viaggiatori.

Per i percorsi della Ferrovia della Valsugnana sono da computarsi le quote seguenti:

Da	a	Km.	BAGAGLI Tasse per chilogrammi										Oltre 100 Kg. Prezzi per tonnellata	Cani Prezzi per capo
e viceversa			10	20	30	40	50	60	70	80	90	100		
Mestre	Cismon	74	0,35	0,70	1,00	1,35	1,70	2,00	2,35	2,70	3,—	3,35	33,30	1,70
Castelfranco	»	42	0,35	0,40	0,60	0.80	0,95	1,15	1,35	1,55	1,70	1,90	18,90	0,95
Bassano	»	23	0,35	0,35	0,35	0,45	0,55	0,65	0,75	0,85	0,95	1,05	10,35	0,55
Mestre	Primolano	80	0,40	0,75	1,10	1,45	1,80	2,20	2,55	2,90	3,25	3,60	36,—	1,80
Castelfranco	»	48	0,35	0,45	0,65	0,90	1,10	1,30	1,55	1,75	1,95	2,20	21,60	1,10
Bassano	»	29	0,35	0,35	0,40	0,55	0,70	0,80	0,95	1,05	1,20	1,30	13.05	0,70

Digitized by Google

Trasporto dei giornali.

Il servizio cumulativo col citato tronco per il trasporto dei giornali, è ammesso da e per tutte le stazioni delle ferrovie dello Stato e delle Ferrovie Secondarie abilitate al servizio cumulativo con la ferrovia della Valsugana per il trasporto di merci, veicoli e bestiame, indicate al punto primo dell'Ordine di Servizio n. 372-1908.

***

Tutte le condizioni e norme relative al trasporto in servizio cumulativo tanto dei viaggiatori a tariffa ordinaria quanto dei bagagli e cani, indicate nell'Ordine di Servizio n. 200-1909, sono estese ai trasporti in servizio cumulativo col tronco in parola.

Concessioni speciali e trasporti militari.

Tutte le concessioni speciali contenute nel fascicolo « Concessioni speciali e relative tariffe » (edizione 1° gennaio 1909) ed il Regolamento pei trasporti militari, sono applicabili anche sul percorso del tronco Carpanè-Valstagna-Primolano della ferrovia della Valsugana, in tutte le loro prescrizioni e modalità stabilite per effetto delle concessioni medesime.

La tassazione dei trasporti in base a tali concessioni, per il percorso della ferrovia Valsugana, sarà fatta applicando i prezzi comprendenti l'imposta erariale del 13 % e, beninteso, senza il cumulo delle distanze.

I prezzi da riscuotersi per il percorso della Ferrovia della Valsugana per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli a tariffa ridotta, (salva sempre per i bagagli la tassa minima di L. 0.35 per spedizione) risultano dal prospetto « Allegato B ».

In relazione a tale prospetto devono essere fatte opportune aggiunte nel fascicolo « Norme di servizio cumulativo con le Ferrovie Secondarie per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari (edizione 1903) ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 282. (SERVIZIO VIII).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 273-1910).

Le Ferrovie Germaniche partecipano che la stazione di Linden Küchengarten deve essere eliminata, con immediata validità, dalle tariffe dirette italo-germaniche.

Dal ricevimento del presente Ordine di Servizio il nome della detta stazione dovrà pertanto essere cancellata, con le relative indicazioni e coi rispettivi prezzi, dalla Parte II B delle citate tariffe dirette e precisamente a pag. 327, 413, 520, 547, 563, 651, 658, 688 e 691 del 16° Supplemento, a pag. 670 e 681 del 24° Supplemento, nonchè nella tariffa eccezionale N. 1 (Metalli), ristampatasi col 23° Supplemento ed in quella, limitata a determinati prodotti metallurgici ed a determinate stazioni italiane, per la *via del Sempione*.

* * *

Con effetto dal 25 ottobre 1910 debbono essere introdotti a pag. 430 del 16° Supplemento, nella colonna della tariffa speciale III b, i seguenti prezzi speciali per la stazione di Ratibor:

Tariffa speciale III b.

		Prezzi per quintale
Ratibor	Peri	2,75 (6)
Ratibor	Pontebba . . .	2,50 (6)

(6) Prezzo applicabile soltanto ai mattoni di terra refrattaria.

Colla data del 1° novembre 1910 la stazione di Würzburg-Zell viene ammessa al carteggio diretto pei trasporti delle merci a Grande Velocità, con l'applicazione dei seguenti prezzi, *classe a*, i quali col nome della stazione devono annotarsi a pag. 450 del 16° Supplemento:

Tariffa a Grande Velocità.

		Classe *a*
Würzburg-Zell	Pino	18,47
	Chiasso	19,70
	Peri	18,38

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 283. (Servizio VIII).

Campioni spediti come bagaglio senza dichiarazione di valore.

Perchè le stazioni abbiano a procedere in modo uniforme nell'accettazione dei campioni presentati per la spedizione come bagaglio senza dichiarazione di valore (Art. 43 delle tariffe) si prescrive che d'ora in avanti per tutti indistintamente siffatti trasporti venga dalle stazioni stesse scritta, su ciascuna delle parti — matrice, foglio di via e scontrino — degli appositi moduli, la parola « *campione* ».

Ordine di Servizio N. 284. (Servizio VIII).

Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata.

(Vedi Ordine di Servizio N. 280-1910).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 280-1910, si avverte che è stata concessa la facoltà di completare, in stazioni intermedie, il carico dei vagoni di derrate alimentari spedite a P. V. A. alle Ditte seguenti:

Giacomelli Giovita (eredi) di Milano
Grassi di Saltarini Carlo » »
Gandolfi Luigi » »
Maglia Vincenzo » Catania
Del Gaudio Francesco » Torre Annunziata
Nave Gabriele » Pagani.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Circolare N. 87. (Servizio VIII).

Modificazione del prezzo pel trasporto a domicilio a Caltagirone.

A datare dal 1° novembre 1910 l'attuale prezzo di L. 0.15, pel trasporto a domicilio dei pacchi ferroviali alla stazione di Caltagirone, è stato portato a L. 0.20.

Analoga modificazione dovrà farsi, pertanto, alla pag. 14 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 88. (Servizio VIII).

Trasporti di pasta da vermicellaio caricata alla rinfusa.

Da alcune stazioni vengono accettati trasporti a carro completo di pasta da vermicellaio, caricata alla rinfusa a cura degli speditori, senza esigere il bollettino di garanzia per le conseguenze derivabili da tale carico anormale, e senza ritirare sulla lettera di por o la dichiarazione firmata di rinunzia alla detrazione od al rimborso della relativa quota di diritto fisso, prevista dal secondo capoverso del comma *h*, dell'art. 4 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni merci pei casi in cui la operazione di carico spettante all'Amministrazione viene invece lasciata eseguire dalle parti che lo richiedono.

E' manifesto il grave pregiudizio che tali omissioni arrecano agli interessi dell'Amministrazione, mentre si tratta di un modo di trasporto che viene consentito in via del tutto eccezionale e deve, quindi, essere cautelato colle condizioni ritenute del caso.

Perciò, in base alle disposizioni sopra citate, si richiamano le stazioni alla rigorosa osservanza, restando stabilito che le spedizioni di pasta da vermicellaio a carro completo da cari-

Digitized by Google

carsi alla rinfusa, non debbono accettarsi se non alle seguenti condizioni:

1° Lo speditore deve eseguire a sua cura e spese le operazioni di carico, ed obbligarsi a compiere anche lo scarico in arrivo, quando il mittente sia pure destinatario della spedizione, oppure prescrivere che sia eseguito dalla Ditta o persona che figura destinataria, apponendo sulla lettera di porto l'annotazione di rinuncia a qualsiasi abbuono delle quote di diritto fisso per carico e scarico;

2° Lo speditore deve rilasciare dichiarazione di garanzia nei termini seguenti: « . . . . *per tutti i danni che possono derivare alla merce per effetto della mancanza di imaallaggio*.

Avvertesi dopo ciò che le stazioni le quali contravvenissero alle disposizioni in parola, saranno tenute responsabili dei danni che l'Amministrazione dovesse pel fatto loro incontrare.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

Circolare N. 13.V (Servizio VII).

Inventario generale dei carri al giorno 15 Novembre 1910.

Il giorno 15 Novembre 1910 si dovrà eseguire un inventario generale - *per serie e quantità* - dei carri in rimanenza nelle stazioni ed *in viaggio* alle ore 17.

I Capi Stazione dovranno quindi provvedere che per le ore 17 del predetto giorno venga eseguita una constatazione sui binari di stazione, o di deposito fuori stazione, nelle Squadre di Rialzo, nei depositi, negli stabilimenti raccordati, nei recinti delle dogane, nelle cave, ecc. :

a) di tutti i carri di proprietà dello Stato portanti la sigla F. S., compresi quelli fuori servizio perchè etichettati, e quelli in temporanea consegna al Mantenimento ed alle Costruzioni, siano essi in composizione ai treni materiali o no;

b) di tutti i carri presi in noleggio dalla nostra Amministrazione;

c) dei carri appartenenti alle ferrovie estere e secondarie italiane.

Dovranno invece escludersi i carri esistenti nelle Officine, che saranno inventariati a cura di queste ultime, ed i carri di *proprietà privata* siano essi con sigla F. S. (numerati dal 900.000 in avanti) o con sigla di altra Amministrazione ferroviaria estera o secondaria italiana.

Per l'accertamento dei carri giacenti sui binari alla dipendenza di altri Servizi, i Capi-Stazione prenderanno preventivi accordi coi reggenti i depositi, le Squadre di Rialzo, ecc., che da parte loro provvederanno perchè venga facilitato il compito degli Agenti di stazione incaricati della constatazione.

L'inventario, da eseguirsi, come più sopra è detto, per *quantità* dovrà essere tenuto distinto nel modo indicato dall'apposito prospetto.

Ad evitare omissioni e duplicati nell' inventario di cui trattasi si prescrive quanto appresso:.

Le stazioni eseguiranno l' inventario di tutti i carri che si

Digitized by Google

trovano giacenti nella stazione e sue adiacenze, compresi quelli che alle ore 17 si trovano, nella stazione originaria, in composizione ai treni pronti a partire, e quelli che alle ore 17 precise vi giungeranno con treni che nella stazione terminano la loro corsa.

Sarà invece da inventariarsi alle ore 17, a cura dei capitreno, tutto il materiale da merci dei treni che a quell'ora si trovano in viaggio, anche se, all'ora stessa, siano fermi in qualsiasi stazione.

Il capo conduttore di detti treni compilerà il prospetto inventariale, avendo cura di trascrivere nello stesso anche il numero o la lettera del treno, e la stazione dove il treno si trovava fermo alle 17 o le due stazioni fra le quali a quell' ora stessa era in viaggio.

Il prospetto verrà spillato al foglio veicoli, consegnato alla stazione terminale del treno e da questa rimesso alla Delegazione Circolazione Veicoli della propria circoscrizione.

E' fatto perciò obbligo alle Sezioni del Movimento di rimettere in tempo ai Capi Conduttori principali un adeguato quantitativo di moduli predisposti pei necessari prospetti inventariali, ed ai Capi Conduttori principali di fornire a tutti i capi conduttori dei treni (merci e viaggiatori, se in composizione di questi ultimi vi sono o vi possono essere carri) che per ragioni di orario devono trovarsi in viaggio alle ore 17.

Pei treni che, secondo l' orario, alle ore 17 dovrebbero aver terminata la corsa, ma che, a cagione di ritardi, si trovano ancora in viaggio, provvederà all' inventario la stazione terminale del treno, – qualunque sia per essere l' ora d' arrivo –.

E' fatto però obbligo al Capo Conduttore di avvisare il Capo Stazione che il materiale non fu ancora inventariato.

La stazione farà apposita annotazione sul prospetto inventariale, indicando l' ora di arrivo del treno.

Le Sezioni del Movimento e le Divisioni senza Sezioni, entro il 18 Novembre comunicheranno alla Delegazione Veicoli una distinta di tutti i treni - ordinari, straordinari, supplementari – che alle ore 17 del 15 Novembre si trovavano in viaggio; le Delegazioni accerteranno che per ogni treno sia stato regolarmente compilato il prospetto inventariale, e per quelli

Digitized by Google

mancanti ne daranno avviso al Servizio Centrale VII che procederà disciplinarmente verso i responsabili.

Le Divisioni senza Sezioni e le Sezioni distaccate, riassumeranno i dati d'inventario e li comunicheranno, in una alle distinte inventariali, alle rispettive Delegazioni Veicoli.

Le risultanze inventariali verranno riportate dalle stazioni sul Mod. 302/701 del giorno 15 rettificandone le situazioni relative *alla rimanenza effettiva in stazione* senza tener conto delle differenze che fossero per risultare dalle registrazioni della giornata.

Le stazioni confinanti colle ferrovie corrispondenti faranno risultare, per quanto riguarda il materiale in servizio da e per le citate ferrovie, i soli carri di altre Amministrazioni che al momento dell'accertamento sono in nostra consegna, ed i carri dello Stato non ancora consegnati alle Ferrovie predette o da questa a noi già consegnati.

Si raccomanda ai Capi Stazione di affidare l'incarico di questo inventario ad Agenti pratici, e di sorvegliare rigorosamente le operazioni, affinchè l'inventario stesso venga eseguito con la dovuta esattezza.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 3, 4, 7, 8, 9, 11, 14, 15, 16, 17.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Elenco delle stazioni alle quali devono distribuirsi tre esemplari del prospetto " Inventario carri „

Acqui
Alessandria
Ancona
Arezzo
Arona
Asti
Avellino
Bari
Barletta
Battipaglia
Belluno
Benevento
Bergamo
Bologna
Bologna Scalo Pr.
Bra
Brescia
Brindisi
Bussoleno
Caltanissetta
Cancello
Casale M.
Caserta
Castelbolognese
Castellammare A.
Catania
Ceva

Chiasso
Catanzaro Marina
Chiusi
Chivasso
Civitavecchia
Colico
Como S. Giovanni
Cormons
Cosenza
Cremona
Cuneo
Domodossola
Empoli
Fabriano
Faenza
Ferrara
Firenze C. M.
» P. P.
» S. M.
Foggia
Foligno
Forlì
Gallarate
Genova P. B.
» P. P.
» P. C.
» P.

Grosseto
Lecce
Lecco
Livorno M.
» S. M.
» Torretta
Lucca
Luino
Mantova
Messina C.
Mestre
Metaponto
Milano C.
» Lamb.
» P. G.
» P. R.
» P. S.
» P. T.
» (transito) la Librera
Modena
Monza
Mortara
Napoli
» Scalo Inf.
» Scalo Maritt.
Nizza Monferrato
Novara

Digitized by Google

Novi Ligure	Roma Termini	Taranto
Novi S. Bovo	» Trastevere	Terni
Padova	» Tuscolana	Torino P. N.
Palermo	Ronco	» P. S.
Parma	S. Benigno	» Smistamento
Pavia	S. Limbania	Torre Annunziata C.
Piacenza	Salerno	Tortona
Piadena	Sampierdarena	Treviglio
Pisa C.	» forni	Treviso
Pistoia	» scalo	Udine
Pontebba	Savona L.	Venezia Mare
Potenza Inferiore	» Mare	» S. Lucia
Ravenna	Seregno	Ventimiglia
Reggio Emilia	Sestri Ponente	Vercelli
Reggio Calabria	Siracusa	Verona P. Vescovo
Rimini	Sondrio	Vicenza
Rogoredo	Spezia	Voghera

Digitized by Google

ANNO III - N. 45. 10 NOVEMBRE 1910.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, novembre 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini - C-75

Digitized by Google

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*.

Per memoria.

Digitized by Google

R. DECRETO *n. 750 del 13 ottobre 1910, che proroga il termine stabilito per le riduzioni ferroviarie concesse in occasione dei festeggiamenti per la commemorazione degli avvenimenti del 1860 nelle provincie meridionali* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 2 della legge 17 luglio 1910, n. 488, concernente la commemorazione degli avvenimenti del 1860 nelle provincie meridionali;

Ritenuto che per le condizioni sanitarie della città di Napoli non hanno potuto aver luogo i festeggiamenti quivi organizzati per la commemorazione suddetta;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, di concerto con i ministri del tesoro, dei lavori pubblici e delle poste e dei telegrafi;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

E' prorogato al 31 dicembre 1910 il termine dal 1° settembre al 31 ottobre stabilito per le riduzioni ferroviarie, di cui all'art. 2 della legge 17 luglio 1910, n. 488.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 13 ottobre 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI — SACCHI — TEDESCO — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli:* FANI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 256 del 4 novembre 1910.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 285. (SERVIZIO VII).

Limitazioni di servizio nella stazione di Roma Trastevere.

(Vedi Ordine di Servizio N. 250-1910).

La stazione di Roma Trastevere viene esclusa, in via provvisoria, a datare dal 7 novembre 1910, dall'accettazione in partenza e dal ricevimento in arrivo dei trasporti di merci al dettaglio a piccola velocità ordinaria per o dalle stazioni delle linee di Roma-Orte ed oltre e di Roma-Avezzano ed oltre.

In conseguenza di ciò a pag. 80 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° Luglio 1908) », di fronte all'indicazione della stazione di Roma-Trastevere si dovrà inserire nella colonna 10 il richiamo (II) corrispondente alla seguente nota da riportarsi in calce:

(II) Esclusa in via provvisoria dai trasporti al dettaglio in provenienza e destinazione delle stazioni delle linee di Roma-Orte ed oltre e Roma-Avezzano ed oltre.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 286. (SERVIZI VII e X).

Attivazione del sistema di blocco fra il quadrivio Zappata e Collegno e fra il quadrivio Zappata e Torino Dora.

I. — Dalle ore 16 del giorno 28 novembre 1910, viene attivato fra il Quadrivio Zappata e la stazione di Torino Dora della linea Torino-Milano e fra i Bivi Crocetta e Lagrangia, l'esercizio col sistema di blocco nei due sensi di marcia dei treni.

I posti di blocco sono situati come segue:

Digitized by Google

Quadrivio Zappata (Cabina) Km. 1+306 (Linea Torino-Milano) Posto di blocco N. 3.

Bivio Crocetta (Cabina)	Km.	2+379,50	Posto di blocco N. 4
Stazione di Torino P. S. garetta A	»	3+908,80	» » » 5
» » » » C	»	4+410,10	» » » 6
» » » » A	»	5+744,30	» » » 7

Dalla data suddetta i due sottoindicati passaggi a livello vengono protetti nel modo risultante dallo schizzo allegato, e precisamente:

P.L. Corso Vitt. Emanuele Km. 3+526 lato	B. Crocetta dai segnali (1 A. 5PL). (2 A. 6 PL) (3 A. 7PL) preceduti dai segnali di avviso 2BC e 4BC Torino P. S. dai segnali di blocco (4 A. 1PL) (5 A 1PL)
P.L. Corso Regina Marg. Km. 5+053.85 lato	Torino P.S. dal segnale 1PL preceduto dal segnale di avviso 2 C Torino Dora dal segnale 4PL preceduto dai segnali di avviso 2 A e 4 A

I deviatori di allacciamento con lo stabilimento Diatto, con le Officine nuove e col Poligono Militare, presso il Bivio Crocetta, sono opportunamente collegati mediante serrature di sicurezza al banco di manovra del Bivio.

Nello schizzo è indicata la posizione dei binari e dei deviatoi che avrà la stazione di Torino P. S. dopo ultimati i lavori di sistemazione già in gran parte eseguiti. Il segnale indicato in punteggiata coi N. (3 A. 7PL) verso il Bivio Crocetta comanderà l'ingresso allo scalo e verrà attivato con Circolare del Compartimento dopo ultimata la parte dei detti lavori riferentesi allo scalo stesso. La manovra dei segnali di protezione e di partenza verso il B. Crocetta verrà fatta dalla Garetta A (posto di blocco N. 5) col consenso della Garetta B e di quella di manovra del passaggio a livello Corso Vittorio Emanuele; la manovra dei segnali di protezione e di partenza verso Torino Dora verrà fatta dalla Garetta C (posto di blocco N. 6). Il fabbricato viaggiatori darà i consensi elettrici alle Garette A e C per la manovra di tutti i segnali di protezione della stazione. I segnali di protezione e di partenza saranno anche collegati a mezzo di serrature di sicurezza ai deviatoi interessanti i binari di corsa ed inoltre tutti i segnali posti verso il B. Crocetta saranno collegati, mediante serrature, con le comunicazioni dei raccordi delle Officine del Foro Boario, della Tramvia

Digitized by Google

di Orbassano e dell'Arsenale; i segnali 6^{CI} e 6^{CII}, di protezione di Torino P.S. verso Torino Dora, saranno collegati al risuonatore 7^{C} che li precede il quale in base al disposto del punto 2° dell'articolo 68 del Regolamento sui segnali, sostituisce lo sparapetardi.

Pure dalla data suddetta viene attivato un fascio di binari per ricovero dei treni merci nella stazione di Torino Dora impiantato lateralmente al binario dei treni pari verso Chivasso, ed il relativo segnalamento, come risulta dall'unito schizzo.

I segnali 1^{B}, 2^{B}, 3^{B} sono collegati mediante serratura di sicurezza al deviatoio *a* ed alle comunicazioni b-b, c-c; i segnali 2^{C}, 3^{C} sono collegati con serrature di sicurezza alle comunicazioni d-d, e-e.

Il fabbricato viaggiatori di Torino Dora darà il consenso alla Garetta A (posto di blocco N. 7) sul segnale di protezione 8^{A} verso Torino P.S. ed alla Garetta B sui segnali 2^{B} e 3^{B} verso Milano. La Garetta B darà il consenso a quella C sui segnali 2^{C} e 3^{C} di protezione del nuovo fascio verso Milano.

La Garetta C darà il consenso alla B sul segnale di partenza 1^{B}.

L'ingresso e la partenza dei treni dal nuovo fascio verso la stazione di Torino Dora e la partenza dal fascio stesso verso Milano non saranno per ora comandati da appositi segnali, e dovranno perciò effettuarsi in manovra.

II. — Dalle ore 13,30 del 1° giugno 1910 venne attivato fra il Quadrivio Zappata e la stazione di Collegno della linea Torino-Modane l'esercizio col sistema di blocco nei due sensi di marcia dei treni, come risulta dall'unito schizzo.

I posti di blocco sono situati come segue:

Quadrivio Zappata (Cabina)	Km.	0.060	(Linea	Torino-Modane)	Posto	di Blocco	N. 3
Bivio Lagrangia (Cabina)	»	1.120	»	»	»	»	» 4
Posto intermedio (Cabina)	»	4.350	»	»	»	»	» 5
Stazione di Collegno (F.V.)	»	7.427,03	»	»	»	»	» 6

A partire dalla data anzi accennata il passaggio a livello della strada provinciale di Francia al **Km.** 6,204 viene protetto dai segnali di blocco dei posti adiacenti N. 5 e 6.

Digitized by Google

Il disco di 2ª categoria a protezione della stazione di Collegno verso Alpignano è stato sostituito da un semaforo di 1ª categoria preceduto da un altro di terza.

Nello schizzo sono indicati:

a) i vari posti di blocco col loro numero progressivo;

b) tutti i segnali già in funzione e quelli che funzioneranno rispettivamente sui tratti Quadrivio Zappata-Collegno e Quadrivio Zappata-Torino Dora;

c) le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45, 46 del Compartimento di Torino.

Ordine di Servizio N. 287. (Servizio VIII).

Biglietti d'abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 106-1910).

Nell'allegato B all'Ordine di Servizio N. 106-1910 devesi aggiungere il nome della stazione di Palmi, la quale è stata fornita, a partire dal 1° Novembre 1910, delle serie IX, X e XX, nonchè dei biglietti di congiunzione, e di quelli ordinari per l'intera Rete della validità di un mese. Nello stesso allegato devesi anche aggiungere il nome della stazione di Orvieto, la quale è stata fornita, a partire dal 25 ottobre 1910, delle serie VI-VII-VII bis e VIII nonchè dei biglietti di congiunzione e di quelli ordinari per l'intera rete, con validità di un mese.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 288. (Servizio VIII).

Servizio diretto « Franco-italo-austro-russo » via Ventimiglia-Pontebba per viaggiatori e bagagli e spedizioni di fiori freschi.

(Vedi Ordine di Servizio N. 92-1908).

Col giorno 14 novembre 1910 viene attivato un supplemento alla tariffa per il trasporto dei viaggiatori, dei bagagli e dei fiori freschi in servizio diretto fra stazioni italiane e fran-

Digitized by Google

cesi da una parte e stazioni austriache e russe dall'altra, via Ventimiglia-Pontebba, edizione 1° aprile 1909.

Col detto supplemento vengono modificati i prezzi dei biglietti ed alcune tasse per il trasporto dei bagagli.

A proposito di quanto è detto a pag. 3 dell'Ordine di Servizio N. 92-1908, relativamente al modulo speciale prescritto per l'effettuazione delle spedizioni di bagaglio per e dalla Russia, si avverte che tale modulo sarà da usarsi solamente fino ad esaurimento delle relative scorte. Esso verrà poi man mano sostituito da uno stampato, di modello diverso, a tre sezioni sovrapposte, nel quale le occorrenti indicazioni sono da introdurre a ricalco.

Anche tale nuovo stampato — come quello sin qui in uso — è redatto nelle diverse lingue dei paesi attraversati ed è esclusivo per ciascuna corrispondenza, porta cioè l'indicazione del nome della stazione di partenza e di quella di destinazione. Delle tre sezioni di cui si compone, la prima (*matrice*) viene trattenuta dalla stazione di partenza, la seconda (*scontrino*) viene rilasciata al viaggiatore e la terza (*foglio di via*) accompagna la spedizione ed è perciò da consegnarsi al conduttore del treno.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 289. (Servizio VIII)

Ammissione al servizio internazionale dei trasporti merci da e per oltre la ferrovia della Valsugana pel transito di Primolano.

(Vedi Ordine Servizio N. 184-1910).

A seguito dell'Ordine di Servizio N. 184-1910, si partecipa che i trasporti di merci, escluso il grosso bestiame, possono essere ammessi da e per località estere oltre la linea della Valsugana, beninteso dietro esplicita domanda dello speditore, accompagnati dalla lettera di vettura stabilita per l'eseguimento dei trasporti in servizio internazionale.

Digitized by Google

Per i trasporti in servizio internazionale le stazioni si atterranno alle disposizioni regolamentari, parte I-*A*, delle tariffe dirette, di cui l'Ordine di Servizio N. 374-1908, e specialmente all'articolo 6, pag. 8 e seguenti per quanto concerne i documenti di trasporto.

Le spedizioni di cui si tratta, in partenza dalle Ferrovie dello Stato, oltrechè dalla lettera di vettura e da tutti gli altri documenti prescritti, dovranno essere scortate da due esemplari di fogli di via da compilarsi entrambi dalla stazione mittente.

I trasporti invece provenienti da stazioni delle Amministrazioni secondarie ammesse alla Convenzione di Berna, saranno scortati da un esemplare in più di detto foglio di via.

I transiti di contatto fra la nostra Amministrazione e la Ferrovia Valsugana, per le spedizioni provenienti da stazioni delle Ferrovie dello Stato, tratteranno un tagliando della lettera di vettura, il quale dovrà essere inviato al competente Controllo prodotti di Firenze o di Torino, allegato al riassunto arrivi, mentre per quelle provenienti da stazioni delle Ferrovie Secondarie, i transiti stessi tratterranno uno dei fogli di via per essere allegato alla contabilità su indicata, inquantochè il tagliando della lettera di vettura è trattenuto dal transito con la Ferrovia Secondaria mittente per essere trasmesso alla Ferrovia medesima.

Le spedizioni tanto provenienti dalle Ferrovie di Stato quanto dalle dette Ferrovie Secondarie, dovranno essere sempre consegnate alla Società della Valsugana con due fogli di via occorrenti ad essa ed alle Ferrovie estere.

Invece per le spedizioni dall'estero, i transiti di contatto tra la nostra Amministrazione e la Ferrovia Valsugana, tratterranno un esemplare del foglio di via per essere trasmesso all'Amministrazione di detta Ferrovia ed inoltreranno le spedizioni con un esemplare del foglio di via se destinate a stazioni delle Ferrovie dello Stato e con due esemplari se in destinazione di stazioni delle Ferrovie Secondarie ammesse alla Convenzione di Berna, oltre beninteso, in entrambi i casi, gli altri documenti e la lettera di vettura originale che insieme alla merce deve poi essere consegnata al destinatario.

Le tariffe dirette internazionali non sono applicabili ai trasporti in transito sulla linea della Valsugana da o per oltre

Digitized by Google

Primolano, e pertanto ai medesimi saranno sempre da applicarsi le tariffe del servizio cumulativo, come per le spedizioni presentate con documenti di trasporto del servizio interno italiano.

Dovendo però applicarsi le tasse fino al punto di confine tra la Ferrovia della Valsugana e le Ferrovie austriache, le distanze saranno da calcolarsi per *Primolano confine* e cioè per due chilometri in più di *Primolano stazione*.

Per le tasse oltre il transito di Primolano, le stazioni, quando trattisi di spedizioni in affrancato, dovranno emettere la prescritta nota di affrancazione, riscuotendo dallo speditore un deposito da computarsi nella misura già stabilita, e cioè di L. 0,30 per tonnellata-chilometro se trattasi di trasporti a grande velocità, e di L. 0,15 per tonnellata-chilometro se trattasi di trasporti a piccola velocità, conforme è stabilito dal punto 41 dell'istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero (edizione 10 ottobre 1901).

Per il computo delle percorrenze estere oltre Primolano le stazioni potranno basarsi sulle distanze risultanti dalle tariffe dirette internazionali, via Peri.

La liquidazione del deposito avrà luogo, come d'uso, non appena si riceverà di ritorno la nota d'affrancazione con la relativa ripresa, la quale sarà da addebitarsi nei protocolli e riassunti del servizio internazionale.

Analogamente a quanto è previsto dal punto 40 della citata istruzione, gli agenti della Ferrovia Valsugana alla stazione di Primolano per i trasporti all'estero non lasceranno di massima proseguire le note d'affrancazione fino alla stazione destinataria italiana, ma le restituiranno direttamente alle Ferrovie estere, ogni qualvolta siano in grado di stabilire le tasse per il percorso fino alla stazione italiana di destinazione.

Per i trasporti provenienti dall'estero via Primolano, in porto assegnato, le stazioni italiane saranno responsabili delle tasse italiane da Primolano (confine), mentre le tasse relative al percorso estero al di là di Primolano, saranno applicate ed esposte sotto la loro responsabilità dagli agenti della Ferrovia Valsugana al transito di Primolano.

Le stazioni italiane saranno però tenute ad esigere gli importi esposti, compresi quelli per assegni, spese anticipate, spese

Digitized by Google

doganali ecc. come se si trattasse di trasporti in servizio cumulativo italiano.

Per le modalità riguardanti le scritturazioni in partenza ed in arrivo dei trasporti di cui trattasi, le stazioni ed i transiti si regoleranno come per gli altri trasporti da ferrovia a ferrovia di cui è cenno nelle relative norme contabili, e cioè scritturandoli nei rispettivi protocolli e riassunti del servizio internazionale.

E' fatta eccezione per le spedizioni provenienti o destinate a Venezia e suoi scali marittimi da e per oltre Primolano per la via di Castelfranco Veneto-Bassano Veneto, per le quali valgono le modalità di scritturazione in uso presso la Ferrovia della Valsugana.

Nell'allegato al citato Ordine di Servizio N. 184-1910 si dovrà aggiungere dopo Primolano l'indicazione « stazione » esponendo più sotto « Primolano confine » con le stesse attribuzioni di servizio (meno il bestiame) e con le distanze di chilometri 31, 50 e 82 rispettivamente pei transiti di Bassano, Castelfranco Veneto e Mestre.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 290. (Servizio VIII).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 282-1910)

Con effetto dal 1° novembre 1910 la nota « *prezzo applicabile soltanto alle pietre lavorate* », relativa a determinati prezzi ridotti che figurano, nella tariffa speciale II-*b*, per le stazioni di Basel (Bad. St. B.), Leopoldshöhe, Riehen b. Basel (introdotta in tariffa col 24° Supplemento) e Singen (Bad. St. B), deve essere modificata come appresso:

Prezzo applicabile soltanto al marmo in lastre o tavole ed alle pietre lavorate».

A datare dal 15 novembre 1910 verranno attivati per la stazione di Ludwigsstadt i seguenti prezzi ridotti, che sono da introdursi sotto quelli normali della tariffa eccezionale N. 6 P. V.,

Digitized by Google

a pag. 547 del 16° Supplemento alla tariffa italo-germanica, riportando pure appiedi di detta pagina la relativa nota:

Tariffa eccezionale N. 6.

		Prezzi per quintale
Ludwigsstadt . . .	Pino . . .	2.38 (1)
	Chiasso . .	2.52 (1)
	Peri . . .	2.19 (1)

(1) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti di lavagne od ardesie di cui la voce N. 1375/2186 della nomenclatura.

Con effetto dal 26 ottobre 1910 la stazione di Troisdorf è stata ammessa alla tariffa speciale III ed alla tariffa eccezionale N. 5 P. V. con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

Tariffa speciale III

		a	b
Troisdorf . . .	Pino . . .	3.82	2.39
	Chiasso . .	4.04	2.52
	Peri . . .	4.55	3.06

Tariffa eccezionale N. 5.

Troisdorf	Pino	2.39
	Chiasso . . .	2.52
	Peri	2.83

Il nome di detta stazione coi relativi prezzi sarà pertanto da annotarsi a suo posto nelle pagine 444 e 556 del 16° Supplemento italo-germanico.

Inoltre, nell'elenco delle stazioni germaniche a pag. 355, le indicazioni per la stazione di Troisdorf saranno da modificarsi come appresso:

Cln.	**Troisdorf** . . .	Niederdollendorf (1)	817	861	1008	—

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 291. (SERVIZIO VII e XI).

Estensione di servizio nella stazione di Sommacampagna Sona.

La stazione di Sommacampagna Sona, sulla linea Milano-Venezia, attualmente ammessa al servizio viaggiatori, bagagli, cani, telegrafo e merci a Grande Velocità, senza limitazione ed a Piccola Velocità Ordinaria, limitatamente ai trasporti a carro completo da eseguirsi in base alle norme indicate a pag. 5, avvertenza C, del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) », dal 16 novembre 1910 viene abilitata, senza alcuna restrizione, anche ai trasporti a Piccola Velocità Ordinaria, nonchè ai trasporti a Piccola Velocità Accelerata ed a quelli di veicoli e di bestiame, in servizio interno e cumulativo italiano.

La suddetta stazione è munita dei seguenti impianti:

Fabbricato viaggiatori: al Km, 134 + 991,10, a sinistra nel senso da Milano a Verona;

binari per le precedenze: due, della capacità di veicoli 62 quello delle precedenze dispari, e di veicoli 68 quello delle precedenze pari;

binari merci: due, distaccantisi dal binario delle precedenze per i treni dispari, dei quali uno della lunghezza utile di m. 163 per il carico e scarico diretto, e l'altro della lunghezza utile di m. 75 in servizio del piano caricatore;

piano caricatore scoperto: con carico di testa e di fianco, e magazzino merci;

bilancia a ponte della portata di 30 tonnellate, e sagoma limite;

segnali di protezione: due dischi di seconda categoria, situati entrambi a sinistra dei treni cui comandano e distanti dall'asse del F. V. m. 946 quello verso Castelnuovo di Verona e m. 682 quello verso Verona P. N.

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4118 con la chiamata S. C.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato

Digitized by Google

(Edizione 1° luglio 1908) » a pag. 93, di fronte al nome della stazione di Sommacampagna Sona le indicazioni delle colonne da 9 a 21 si dovranno sostituire con le seguenti:

A	O	V	B	S.P	—	T	F	—	—	1	30	S

e nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio (Parte Seconda) », a pag. 12, di fronte al nome della stazione di Sommacampagna Sona, si dovranno sopprimere le attuali indicazioni LO-a.

Inoltre, nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni merci, di contro al nome della stazione di Sommacampagna Sona, si dovrà cancellare la distanza virtuale contrassegnata col richiamo (2).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 89. (Servizi VII-VIII).

Fornitura di cunei per assicurare spedizioni a carro completo di liquidi in botti.

Si è rilevato che alcune stazioni hanno talvolta fornito i cunei per assicurare spedizioni a carro completo di liquidi in botti, anche se il carico venne effettuato a cura del mittente.

Ricordato che l'art. 69 delle Tariffe stabilisce che quando il carico viene eseguito a cura e spese dei mittenti, l'obbligo dell'Amministrazione è soddisfatto allorchè i vagoni sono collocati in luogo in cui si possa accedere ed il carico si possa compiere, si invitano le stazioni ad astenersi assolutamente, in tali casi, dal fornire cunei od altri oggetti, per assicurare il carico nei carri e ad accertarsi che i mittenti vi abbiano provveduto con propri mezzi.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, e 16

Digitized by Google

Istruzione N. 5. (SERVIZIO IV).

Infortuni degli operai sul lavoro.

(Disposizioni speciali per il personale navigante imbarcato.)

Testo unico di legge per gl'infortuni degli operai sul lavoro, approvato con R. Decreto 31 gennaio 1904, n. 51.

Regolamento per la esecuzione del testo unico di legge predetto, approvato con R. Decreto 13 marzo 1904, n. 141.

Legge 5 aprile 1908, n. 111, relativa ai servizi postali e commerciali marittimi.

Legge 9 luglio 1908, n. 418, sui provvedimenti per le pensioni e per il trattamento del personale delle ferrovie dello Stato.

Art. 1. — Infortuni sul lavoro ai termini di legge.

Sono considerati quali infortuni sul lavoro agli effetti della legge, i casi di morte o di lesioni personali provenienti da infortunio che avvenga per causa violenta in occasione del lavoro, le cui conseguenze abbiano una durata maggiore di cinque giorni (art. 7 della legge) (1) e colpiscano agenti considerati operai ai termini della legge stessa.

Pertanto saranno da considerarsi come infortuni sul lavoro, anche i casi di insolazione, di congelamento, di asfissia o di avvelenamento istantaneo che si verifichino sull'individuo occupato al lavoro, quando beninteso le dette cause abbiano in sè tutte le caratteristiche della violenza per essersi manifestate

(1) I numeri degli articoli di legge citati nella presente Istruzione sono quelli del testo unico, approvato con R. Decreto 31 gennaio 1904, n. 51.

(Art. 7 della legge). — L'assicurazione deve essere fatta a cura e spese del capo o dell'esercente dell'impresa, industria o costruzione, per tutti i casi di morte o lesioni personali provenienti da infortunio, che avvenga per causa violenta in occasione del lavoro, le cui conseguenze abbiano una durata maggiore di cinque giorni . . . . . (*Omissis*).

Digitized by Google

improvvisamente e per gli effetti immediati su chi ne è rimasto colpito, e risulti in modo sicuro da certificato medico, od altrimenti, che abbiano altresì un nesso di causalità, sia pure indiretto, col lavoro.

I ferimenti degli agenti, anche se in conseguenza di aggressioni, costituiscono infortuni sul lavoro, quando vi sia relazione di causalità fra le funzioni dell'agente e le lesioni riportate.

Art. 2. — **Agenti considerati operai a termini di legge.**

Sono da considerarsi come operai, per gli effetti della legge, tutte le persone componenti l'equipaggio del piroscafo (art. 521 del Codice di Commercio) che siano retribuite con stipendio o con paga, fatta eccezione del pilota pratico locale.

Coloro però il cui stipendio annuo o la cui paga ragguagliata ad anno, superi, comprese le indennità di vitto (panatiche), le L. 2100, non fruiscono delle disposizioni di legge (art. 21 della legge e 124 del relativo regolamento).

Agli effetti della precedente disposizione, il ragguaglio ad anno delle paghe giornaliere è fatto in base a 300 giorni.

(Art. 521 del Codice di Commercio). — Le persone componenti l'equipaggio sono il Capitano o padrone, gli ufficiali, i marinai, i mozzi e gli operai indicati nel ruolo dell'equipaggio formato nel modo stabilito dai regolamenti, ed inoltre i macchinisti, i fuochisti e tutte le altre persone impiegate con qualunque denominazione al servizio delle macchine nelle navi a vapore.

Il ruolo deve indicare i salari o la parte di utili dovuti alle persone dell'equipaggio. Le altre condizioni dell'arruolamento devono risultare dal contratto di arruolamento.

(Art. 21 della legge). — Sono considerati come operai, per gli effetti della presente legge, tutte le persone componenti l'equipaggio di una nave sotto bandiera italiana che siano retribuite con salario o con stipendio, fatta eccezione del pilota pratico.

Coloro però il cui salario o stipendio annuale superi L. 2.100, non fruiscono delle disposizioni della presente legge.

Sono considerati come imprenditori per gli effetti della presente legge gli armatori delle navi o coloro che sono ritenuti tali dalla legge.

(Art. 124 del regolamento). — Si considerano come persone componenti l'equipaggio di una nave quelle designate dall'art. 521 del Codice di commercio che non abbiano uno stipendio o salario superiore a L. 2.100, ragguagliato ad anno.

Dall'equipaggio è escluso il pilota pratico locale.

Digitized by Google

Art. 3. — **Obbligo dell'agente leso di dare notizia dell'infortunio.**

L'agente è obbligato di dare subito notizia al Comandante od a chi ne fa le veci, di qualsiasi infortunio sul lavoro anche se di lieve importanza. (art. 81 del regolamento).

Art. 4. — **Prime ed immediate cure e certificato medico di constatazione dell'infortunio.**

Per ogni caso di infortunio il superiore immediato, ed in sua assenza anche i compagni dell'agente leso, debbono provvedere per le prime immediate cure, ed appena giunti al luogo di approdo devono invitare un medico, possibilmente della ferrovia, per le sue constatazioni e prestazioni, indi, d'accordo col medesimo, provvedere all'accompagnamento od al trasporto dell'agente in apposito luogo di cura od al suo domicilio. (art. 15 del regolamento).

Per il compenso ai medici estranei vedasi all'art. 13 della presente Istruzione.

Il medico deve rilasciare per ciascun agente leso, sopra apposito modello (E. 5), ed in mancanza di questo anche su carta semplice, un certificato in duplice originale. Di questi certificati il Comandante o chi ne fa le veci deve allegarne uno alla denuncia (mod. D. 63 di cui all'art. 5 successivo) e trasmettendo l'altro, insieme ad una copia della denuncia, all'Ufficio di navigazione dal quale dipende l'agente leso.

(Art. 81 del regolamento). — L'operaio è obbligato a dare immediatamente notizia di qualsiasi infortunio che gli accada, anche se di lieve entità, al capo o esercente dell'impresa, industria o costruzione, o a quegli che ha la direzione o la sorveglianza della parte dello stabilimento in cui l'infortunio è avvenuto.

(*Omissis*).

(Art. 15 del regolamento). — Per prime immediate cure di assistenza medica e farmaceutica, poste a carico del capo o esercente dell'impresa, industria o costruzione dall'art. 9, ultimo alinea, della legge (testo unico), si intendono quei soccorsi d'urgenza che è necessario vengano subito apprestati all'operaio, ivi compresa la prima medicazione fatta dal medico, il conveniente accompagnamento ed il trasporto del ferito finchè esso sia costituito in condizioni normali di cura.

Digitized by Google

Dal certificato suddetto deve risultare:

a) la natura della lesione:

b) lo stato della persona rimasta lesa;

c) la presumibile durata dell'impedimento al lavoro;

d) le conseguenze probabili dell'infortunio;

e) il tempo in cui sarà possibile di conoscerne l'esito definitivo.

Copia del certificato deve poi essere inviata direttamente dal medico all'Ufficio Sanitario Compartimentale.

Art. 5. — **Denunzia dell'infortunio alle Autorità Portuarie ed al Servizio IV (Ufficio Infortuni).**

Il Comandante, o chi ne fa le veci, deve provvedere nel termine di tre giorni (art. 36 della legge) col mod. D. 63, alla denunzia dell'infortunio all'*Autorità del porto* nella cui giurisdizione è avvenuto l'infortunio medesimo, e se questo è accaduto durante la navigazione, all'autorità portuaria dell'approdo. (art. 128 del regolamento).

La ricevuta che la competente Autorità deve rilasciare (art. 79 del regolamento) sarà trasmessa all' Ufficio di navigazione dal quale amministrativamente dipende l'agente leso, perchè sia conservata in atti.

Il termine di tre giorni stabilito dalla legge per la denunzia, decorre dal giorno successivo a quello nel quale è avvenuto

---

(Art. 36 della legge). — I capi o esercenti d'imprese, industrie o costruzioni, anche se non indicate nell'art. 1°, devono, nel termine di tre giorni, dare notizia all'autorità . . . . . . *Omissis*. . . . . . di ogni infortunio sul lavoro che abbia per conseguenza la morte, o l'incapacità al lavoro per più di cinque giorni, sotto pena di un'ammenda da L. 50 a 100.

(Art. 128 del regolamento). — Per le imprese di navigazione la denunzia di ogni infortunio sarà presentata, salvo il caso previsto nei due ultimi capoversi dell'art. 25 della legge (testo unico), all'autorità del porto nella cui giurisdizione è avvenuto l'infortunio, e se questo è accaduto durante la navigazione, all'autorità portuaria del primo approdo.

Omissis . . . . il certificato sarà rilasciato da un medico del luogo di primo approdo . . . . *Omissis*.

(Art. 79 del regolamento). — L'Autorità. . . . . *Omissis*, cui è presentata la denunzia deve rilasciarne ricevuta.

Omissis.

l'infortunio. Qualora però il Comandante o chi ne fa le veci, abbia avuto notizia tardiva dell'infortunio stesso, in modo che manchi il tempo per la presentazione della denunzia entro il termine stabilito, questo decorre dal giorno in cui ne abbia avuta notizia. (art. 80 del regolamento).

In caso d'infortunio durante la navigazione, il termine di tre giorni per la denunzia decorre dal giorno dell'approdo (art. 25 della legge).

Il Comandante, o chi ne fa le veci, deve inoltre stendere processo verbale di tutte le circostanze che abbiano prodotto e accompagnato un infortunio sul lavoro che avvenga a bordo del piroscafo, facendone menzione nel giornale di bordo.

Il verbale deve essere sottoscritto da due testimoni. (articolo 25 della legge).

Quando l'infortunio abbia cagionato la morte dell'agente o gli abbia prodotto tali lesioni da doversene prevedere la morte od un incapacità al lavoro superiore ai trenta giorni, si dovrà trasmettere copia della denunzia e del primo certificato medico anche al Servizio IV (Ufficio Infortuni).

(Vedasi anche art. 7 della presente Istruzione).

Qualora sia stata presunta un'inabilità al lavoro non maggiore di cinque giorni e successivamente il medico ne abbia accertata una maggiore, questi deve rilasciare un nuovo cer-

---

(Art. 80 del regolamento). — *Omissis*. . . Qualora, però, il capo o l'esercente, o quegli che aveva la direzione della parte dello stabilimento in cui avvenne l'infortunio, abbiano avuto notizia di questo tardivamente, in modo da non aver più tempo di denunziarlo entro il termine stabilito, questo decorrerà dal giorno in cui essi ebbero notizia dell'infortunio.

Omissis.

(Art. 25 della legge). — L'obbligo della denunzia, di cui all'art. 36, spetta al capitano o padrone della nave.

Il capitano o padrone, deve stendere processo verbale di tutte le circostanze che abbiano prodotto e accompagnato un infortunio sul lavoro che avvenga a bordo della nave, facendone menzione nel giornale di bordo.

Il verbale deve essere sottoscritto da due testimoni.

Omissis . . .

Il processo verbale sarà unito alla denunzia dell'infortunio.

In caso d'infortunio durante la navigazione, il termine di tre giorni per la denunzia decorre dal giorno del primo approdo in un porto dello Stato, o in un porto straniero in cui esista un Regio Ufficiale consolare.

In quest'ultimo caso la denunzia sarà presentata al Regio Ufficiale predetto.

Digitized by Google

ificato (in due originali ed una copia) mettendo in rilevo il fatto e le ragioni del prolungarsi dell'inabilità. In questi casi per la trasmissione del certificato in parola deve seguirsi la norma indicata all'art. 4, ed il termine per la denunzia alla autorità del porto decorre dalla data dell'ultimo accertamento; alla denunzia deve unirsi un esemplare tanto del primo quanto del nuovo certificato medico.

Quando l'infortunio sia accaduto senza la presenza di testimoni, o quando sorga il dubbio se un infortunio sia o no da considerarsi come tale agli effetti della legge, devesi inserire nella denuncia all'autorità del porto, la riserva dell'Amministrazione per l'accertamento del fatto; e gli Uffici di navigazione debbono poi comunicare al Servizio IV (Ufficio Infortuni) il risultato delle indagini eseguite per l'accertamento stesso.

Nel caso che, contrariamente alla previsione fatta all'atto della denunzia dell'infortunio all'autorità del porto, l'inabilità al lavoro non si sia protratta oltre il quinto giorno, non si dovrà ritirare la denunzia dall'autorità predetta.

Per i casi accidentali, già denunciati quali infortun sul lavoro, pei quali in seguito risulti mancare alcuno dei requisiti perchè, a norma di legge, siano da considerarsi come tali, devesi avvertire l'autorità del porto che la denunzia è da ritenersi nulla.

Art. 6. — **Visite mediche di controllo.**

Il Servizio Sanitario, dietro richiesta del Servizio IV (Ufficio Infortuni) (art. 103 del regolamento) o di propria iniziativa, dispone per le visite di controllo da parte degli Ispettori Sanitari, dei consulenti e specialisti.

(Art. 103 del regolamento). — L'Istituto assicuratore ha sempre il diritto di sottoporre l'operaio alle visite di controllo che creda necessarie. Quando però debba compiere atti che possano avere influenza sull'andamento della cura, le visite devono essere fatte alla presenza del medico curante dell'operaio.

L'operaio non può, senza giustificato motivo, rifiutare, dietro richiesta e a spese dell'Istituto assicuratore:

a) di prestarsi ad una o più visite da effettuarsi dal proprio medico cu-

Digitized by Google

Quando però si debbano compiere atti che possano avere influenza sull'andamento della cura, prima di procedere alla visita, si deve avvertire in tempo l'agente perchè possa farsi assistere da un medico di sua fiducia.

L'agente in seguito a richiesta ed a spese dell'Amministrazione non può, senza giustificato motivo, rifiutare:

a) di prestarsi ad una o più visite da effettuarsi dai medici dell'Amministrazione in contraddittorio del medico curante o di altro medico di sua fiducia;

b) di entrare in appositi Istituti o Gabinetti medici indicati dall'Amministrazione allo scopo di accertare le conseguenze dell'infortunio.

Se l'agente non voglia sottoporsi alle visite di controllo od opponga un ingiustificato rifiuto alle richieste fattegli agli effetti di cui alle lettere *a*) e *b*), l'Ufficio da cui l'agente dipende, deve darne immediato avviso al Servizio Centrale IV (Ufficio Infortuni) per gli eventuali provvedimenti (art. 103 del regolamento).

Art. 7. — **Indagini ed inchieste giudiziarie.**

Per ogni infortunio pel quale una persona dell'equipaggio, sia rimasta uccisa od abbia sofferto lesioni tali da doversene prevedere la morte, o una incapacità al lavoro superiore ai trenta giorni, l'Ufficio di Navigazione dal quale amministrativamente dipende l'agente leso deve trasmettere al Servizio IV (Ufficio Infortuni) una copia del verbale dell'inchiesta esperita dalla

---

rante, o da altro medico di sua fiducia, in contradittorio del medico fiduciario dell'Istituto assicuratore;

b) di entrare in appositi Istituti o Gabinetti medici indicati dall'Istituto assicuratore allo scopo che possano essere accertate le conseguenze dell'infortunio.

Se l'operaio non voglia sottoporsi alle visite di controllo di cui nella prima parte del presente articolo od opponga un ingiustificato rifiuto alle richieste fattegli dall'Istituto assicuratore per gli effetti di cui alle lettere *a*) e *b*), l'Istituto assicuratore potrà sospendergli il pagamento della indennità giornaliera per inabilità temporanea.

Digitized by Google

competente autorità marittima, a norma dell'art. 129 del Regolamento per la esecuzione della legge per gl'infortuni sul lavoro.

Nei detti casi, allo stesso Servizio IV (Ufficio Infortuni) deve altresì essere trasmessa copia della denuncia, del certificato di prima constatazione medica e del processo verbale steso dal Comandante o da chi ne fa le veci, in ordine all'articolo 25 della legge (già citato).

Alla inchiesta fatta dall'Autorità marittima interverrà come delegato dell'Amministrazione, il Comandante o chi ne fa le veci, od anche un loro incaricato, per far inserire nel verbale dell'inchiesta, le dichiarazioni ritenute necessarie ed opportune nell'interesse dell'Amministrazione (art. 87 del regolamento).

Quando l'infortunio sia accaduto senza testimoni, il delegato dell'Amministrazione deve fare inserire questa circostanza nel processo verbale dell'inchiesta giudiziaria, e, occorrendo, ripetere la riserva per l'accertamento del fatto già inserita nella denunzia.

Art. 8. — **Inchieste Amministrative.**

Le inchieste amministrative, debbono essere eseguite quando siano avvenuti fatti che interessino la sicurezza e la regolarità dell'esercizio quando l'infortunio rivesta importanza per le sue circostanze e conseguenze. In tutti gli altri casi, e specialmente quando dall'inchiesta dell'autorità marittima non emergano circostanze di speciale gravità, l'inchiesta amministrativa può essere omessa.

(Art. 129 del regolamento). — Per ogni infortunio avvenuto, sia a bordo, sia a terra, per servizio della nave, e per il quale una persona dell'equipaggio sia rimasta uccisa od abbia sofferto lesioni tali da doversene prevedere la morte o una incapacità al lavoro superiore ai trenta giorni, si procederà dall'Autorità marittima o dall'Autorità consolare che avrà ricevuto la denunzia dell'infortunio, ad un'inchiesta nelle forme e con la procedura stabilita dall'art. 112 del Codice per la marina mercantile e dagli articoli 638 e seguenti del regolamento per l'esecuzione del Codice stesso, approvato con R. Decreto 20 novembre 1879, n. 5166.

Copia del processo verbale d'inchiesta deve essere rimesso al Pretore del luogo dove è situato l'Ufficio del Porto di iscrizione della nave.

(Art. 87 del regolamento). — . . . . *Omissis* . . . . . . nel verbale dell'inchiesta gli intervenuti hanno diritto di fare inserire le proprie dichiarazioni.

Omissis.

Digitized by Google

Art. 9 — **Elementi per la determinazione del salario.**

L'indennità giornaliera di cui al n. 3 dell'art. 9 della legge per gl'infortuni, non è dovuta finchè la persona lesa riceve il salario ai termini dell'art. 537 del Codice di Commercio, il quale stabilisce che, durante il periodo di malattia, ma non oltre quattro mesi dallo sbarco, le persone componenti l'equipaggio che contraggano malattia durante il viaggio o per servizio della nave hanno diritto ai salari e alle cure mediche e farmaceutiche.

La indennità giornaliera predetta è quindi dovuta nei soli casi in cui la inabilità ecceda la durata dei quattro mesi suddetti (art. 22 della legge).

(Art. 9 della legge). — *Omissis.*

3° nel caso di inabilità temporanea assoluta, l'indennità sarà giornaliera, ed uguale alla metà del salario che aveva l'operaio nel momento dell'infortunio, e dovrà pagarsi per tutta la durata della inabilità;

Omissis.

(Art. 537 del Codice di Commercio). — Il marinaio che contrae malattia durante il viaggio o che è ferito pel servizio della nave è pagato dei salari ed è curato e medicato a spese della nave. Se è ferito nell'eseguire un servizio comandato nell'interesse della nave e del carico, è curato a spese della nave e del carico.

Allorchè la cura richieda che il marinaio sia sbarcato, il capitano deve depositare nelle mani dell'ufficiale consolare la somma giudicata necessaria per la cura ed il ritorno in patria.

Dove non trovasi ufficiale consolare il capitano deve far ricoverare il marinaio in un ospedale od altro luogo in cui possa essere curato, depositando anche la somma indicata di sopra.

In ogni caso il marinaio sbarcato non ha diritto alle spese di cura ed ai salari per più di quattro mesi dallo sbarco.

(Art. 22 della legge). — L'obbligo della assicurazione imposto dalla presente legge non dispensa dalla prestazione delle cure e dal pagamento dei salari nei casi e modi stabiliti dagli articoli 537 e 539 del Codice di Commercio (1).

L'indennità giornaliera nella misura stabilita dall'art. 9, numeri 3 e 4, decorre, nei casi in cui all'art. 537 del Codice di Commercio, dal giorno in cui cessa il pagamento dei salari dovuti a norma di quest'ultimo articolo.

Omissis.

(1) (Art. 539 del Codice di Commercio). — Nel caso di morte del marinaio durante il viaggio:

1° se era arruolato a mese, il salario è dovuto ai suoi eredi sino al giorno della sua morte;

Digitized by Google

All'effetto delle trattenute da farsi dopo i primi quattro mesi di malattia sulla differenza fra la paga intiera e l'indennità (vedasi art. 12 della presente Istruzione), è necessario che sia determinato a norma di legge il salario al momento dell'infortunio. A tale effetto gli Uffici marittimi compilano per ciascun agente leso l'apposito prospetto mod. D. 64 bis.

Nei casi di inabilità permanennte, assoluta o parziale, o di morte, occorrendo conoscere il salario annuo, compilano il prospetto mod. D. 65 bis.

Debbono ritenersi come retribuzioni del lavoro (art. 13 del regolamento) le competenze ordinarie e straordinarie che non rappresentino semplice rimborso di spese, nè generose elargizioni.

Nel mod. D. 64 bis devono essere riportati oltre alla paga o stipendio annuo ragguagliato a giorno, dividendolo per 360, gli assegni accessori fissi giornalieri e tutti i proventi eventuali

---

2° se era arruolato a viaggio, è dovuta la metà del salario, quando muoia nell'andata o nel porto di arrivo: il salario è dovuto per intiero, se muore nel ritorno;

3° se il marinaio era arruolato con partecipazione al profitto od al nolo, è dovuta la parte intiera, quando muoia dopo cominciato il viaggio.

Al marinaio morto in difesa della nave è dovuto l'intiero salario per tutto il viaggio, se la nave arriva a buon porto.

(Art. 13 del regolamento). — Si intende per salario, o rimunerazione, o guadagno dell'operaio tutto ciò che questi riceve per retribuzione del suo lavoro.

Sono quindi comprese in esso le somme corrisposte a titolo di premio, di gratificazione o di indennità, quando non abbiano carattere di rimborso di spese nè di generose elargizioni fatte per una volta tanto dal capo o esercente dell'impresa, industria o costruzione, ma costituiscano una forma della retribuzione che ordinariamente il padrone o l'imprenditore corrisponde ai propri operai occupati in dati lavori.

Per il personale viaggiante delle imprese di trasporto sono compresi nel salario gli assegni variabili, come le indennità chilometriche, a tempo determinato, i premi per economia di combustibile e simili.

Se il salario consiste in parte o totalmente nella gratuità dell'alloggio o in prestazioni in natura, ne è determinato il valore in ragione dei prezzi medi locali.

Nei lavori eseguiti a cottimo intendesi per guadagno il prezzo del cottimo, depurato delle spese fatte a proprio carico dal cottimista.

Digitized by Google

corrisposti all'agente come retribuzione di lavoro nei quindici giorni precedenti l'infortunio.

Per la formazione del salario di legge al momento dell'infortunio devesi prendere lo stipendio o la paga dell'agente, aumentati dei predetti assegni accessori fissi giornalieri di cui l'agente è provvisto, ed aggiungere al totale il quoziente che si ottiene dividendo l'ammontare dei proventi eventuali dei quindici giorni precedenti l'infortunio, per il numero dei giorni, o frazioni di essi, di effettiva presenza in servizio.

Nel mod. D. 65 bis debbono essere riportate, desumendole dai ruoli paga, tutte le competenze ordinarie e straordinarie, corrisposte per qualsiasi titolo agli agenti nei dodici mesi antecedenti al giorno dell' infortunio, distinguendole esattamente sotto le diverse voci del Regolamento del personale.

Quando fra le dette competenze siano comprese somme che, in tutto od in parte, riguardino un precedente periodo, ne dovrà esser fatta menzione, così pure dovranno essere messi in evidenza i pagamenti che rappresentino rimborso di spesa o generose elargizioni.

Per effettuare le occorrenti valutazioni medie a norma di legge, occorre inoltre che nei detti prospetti sia accuratamente segnato lo stato di presenza dell'agente e cioè i motivi delle assenze o sospensioni dal servizio con o senza paga e la loro durata.

Copia autentica dei mod. D. 65 bis ed occorrendo del D 64 bis deve essere trasmessa al Servizio IV (Ufficio Infortuni) in tutti quei casi nei quali l'agente sia morto in conseguenza dell' infortunio od abbia riportato lesioni con conseguenze immediate o previdibili di inabilità permanente.

Art. 10. — **Indennità per inabilità temporanea.**

Gli Uffici, dai quali amministrativamente dipendono gli agenti colpiti da infortunio, trascorsi che siano i primi quattro mesi di malattia, per i quali devesi provvedere in conformità dell'art. 537 del Codice di Commercio (già citato) provvedono al pagamento delle indennità giornaliere per inabilità tempo-

Digitized by Google

ranea loro spettanti in conformità di quanto è detto all'art. 11 della legge sugli infortuni ed all'art. 106 del relativo regolamento.

Agli agenti di pianta organica, dopo i primi quattro mesi di malattia è concessa, oltre la indennità di legge anche la differenza per raggiungere lo stipendio o la paga aumentati dell'indennità di vitto per tutto il tempo della inabilità temporanea dipendente da infortunio sul lavoro, eccettuati i periodi di ricovero in ospedali o case di cura, durante i quali periodi si corrisponde il solo stipendio, o la sola paga, senza le indennità di vitto.

Agli agenti avventizi il trattamento di cui sopra è fatto per due mesi al di là dei primi quattro.

Di conseguenza, dopo i primi sei mesi di malattia si corrisponderà agli agenti avventizi la sola indennità giornaliera di legge e, cioè, metà del salario.

Quando la indennità di legge sia superiore allo stipendio o alla paga aumentati come sopra, si corrisponderà la detta indennità.

Gli Uffici marittimi effettuano i pagamenti in via posticipata, sempre che posseggano certificati medici di continuazione di inabilità al lavoro, comprendendoli nei ruoli ordinari.

(Art. 11 della legge). *Omissis*. . . . .

Colle norme e nella misura che saranno stabilite nel regolamento, il capo od esercente dell'impresa, industria o costruzione non potrà rifiutarsi di fare anticipazioni sulle indennità giornaliere di cui ai n. 3 e 4 dell'art. 9, quando ne sia richiesto dall'Istituto assicuratore.

Nel regolamento debbono essere stabilite norme per la concessione di anticipazioni come provvisionali agli aventi diritto di cui all'art. 10 nel caso di morte dell'operaio.

L'imprenditore o esercente, che faccia anticipazioni all'operaio od ai suoi aventi diritto di cui all' art. 10, avrà diritto di rivalersi, nella misura consentita dalla legge e dal regolamento, sulla somma dovuta dall'Istituto assicuratore all'epoca della liquidazione dell'indennità, o anche alla scadenza di ogni mese, se si ritardi la liquidazione definitiva.

(Art. 106 del regolamento). — Il capo o l'esercente deve, a richiesta dell'Istituto assicuratore, pagare all'operaio ferito, se esso si trovi nel Comune dove è la sede dello stabilimento o dell'impresa, o dove si eseguiscono i lavori assunti da quest' ultima, le indennità giornaliere per la inabilità temporanea assoluta o parziale, nella misura e con le modalità che gli saranno indicate dallo stesso Istituto assicuratore.

Digitized by Google

Art. 11. — **Indennità per inabilità permanente e per morte.**

Le indennità per i casi d'infortunio che abbiano cagionato invalidità permanente o morte, il cui ammontare è per la gente di mare stabilito dall'art. 22 della legge, sono liquidate e pagate a cura del Servizio IV (Ufficio Infortuni).

Quando dal certificato medico di constatazione dell'esito dell'infortunio, risulti che l'infortunio medesimo ha avuto delle conseguenze di inabilità permanente, gli Uffici debbono trasmettere al Servizio IV (Ufficio Infortuni) un rapporto del Servizio Sanitario contenente le indicazioni necessarie per poter applicare l'art. 95 del Regolamento d'esecuzione della legge.

Queste indennità gli saranno rimborsate dall'Istituto assicuratore alla fine di ogni mese, salvo diversa convenzione contenuta nella polizza di assicurazione.

Il capo o l'esercente, prima di provvedere al pagamento delle indennità, deve accertarsi che l'operaio si trovi realmente in stato di inabilità assoluta o parziale al lavoro; e non ha diritto a ripeterne dall'Istituto assicuratore il rimborso, qualora risulti che le indennità furono pagate mentre l'operaio non era inabile al lavoro; o che l'operaio non era compreso nell'assicurazione, o che il contratto di assicurazione non era più in vigore o ne erano sospesi gli effetti.

(Art. 22 della legge). — L'obbligo dell'assicurazione imposto dalla presente legge, non dispensa dalla prestazione delle cure e dal pagamento dei salari nei casi e modi stabiliti dagli art. 537 e 539 del Codice di Commercio.

(Vedi questi due articoli del Codice in annotazione all'art. 9 della presente Istruzione). . . . .

Omissis.

Nei casi di cui ai nn. 1, 2 e 5 dell'art. 9, la misura delle indennità per la gente di mare è ridotta nelle proporzioni seguenti:

1° nel caso di inabilità permanente assoluta, l'indennità sarà uguale a quattro salari annui, e non mai minore di L. 2000;

2° nel caso di inabilità permanente parziale, sarà uguale a quattro volte la parte di cui è stato o può essere ridotto il salario annuo, che agli effetti del presente capoverso non potrà mai essere considerato inferiore alle L. 500.

3° nel caso di morte l'indennità sarà uguale a tre salari annui.

Omissis.

(Art. 95 del regolamento). — In caso di invalidità permanente parziale; agli effetti della liquidazione dell'indennità, il salario si considera ridotto nelle proporzioni seguenti nei casi qui sotto esemplificati:

Per la perdita totale o al terzo superiore del braccio destro 80 %.

Digitized by Google

Art. 12. — **Ritenute a favore del fondo delle pensioni e ritenute per ricchezza mobile e per vincoli legali.**

Le ritenute ordinarie e straordinarie per il fondo pensioni e sussidi, calcolate secondo le vigenti disposizioni (V. art. 13 delle modificazioni all'Istruzione N. 2-1906 del Servizio II e Ordine di servizio N. 12-1909), si effettuano integralmente sulla

---

Per la perdita totale dell'avambraccio destro o del braccio sinistro al terzo superiore 75 %.

Per la perdita totale dell'avambraccio sinistro o di tutte le dita della mano destra 70 %.

Per la perdita totale di tutte le dita della mano sinistra 65 %.

Per la perdita totale del pollice destro 30 %.

Per la perdita totale del pollice sinistro 25 %.

Per la perdita totale della 2ª falange del pollice destro 15 %.

Per la perdita totale della 2ª falange del pollice sinistro 12 %.

Per la perdita totale dell'indice destro 20 %.

Per la perdita totale dell'indice sinistro 15 %.

Per la perdita totale del mignolo 12 %.

Per la perdita totale del medio od anulare 8 %.

Per la perdita totale di una falange di un dito della mano 5 %.

Per la perdita in un qualunque punto di una coscia 70 %.

Per la perdita di una gamba al terzo superiore 60 %.

Per la perdita di una gamba al terzo inferiore o di un piede 50 %.

Per la perdita dell'alluce e corrispondente metatarso 15 %.

Per la perdita totale del solo alluce 7 %.

Per la perdita totale di un solo dito di un piede non si corrisponde alcuna indennità.

Per la perdita di più dita si corrisponde l'indennità del 5 % per ogni dito perduto.

Per la sordità completa di un orecchio 10 %.

Per la perdita totale della facoltà visiva di un occhio 35 %.

In caso di perdita di più membra od arti od organi, o di più parti dello stesso organo, la riduzione del salario deve essere determinata di volta volta, tenendo conto di quanto effettivamente, in seguito all'infortunio, è stata diminuita l'attitudine dell'operaio al lavoro, e seguendosi possibilmente le norme indicate nel presente articolo per le riduzioni corrispondenti alle singole lesioni.

L'abolizione assoluta ed inguaribile della funzionalità di membra, arti od organi è equiparata alla perdita anatomica di essi. Quando invece le membra, gli arti o gli organi siano resi soltanto parzialmente inservibili, la riduzione del salario si determina sulla base della riduzione assegnata per la perdita totale di essi, in proporzione del grado della funzionalità perduta, senza però che la riduzione medesima possa essere inferiore al 5 %.

Digitized by Google

differenza fra lo stipendio o la paga, e la indennità di legge.

Quando per l'elevato ammontare dell'indennità dovuta all'agente, detta differenza mancasse o non presentasse margine sufficiente, si dovrà sospendere totalmente la ritenuta regolarizzando poi la partita quando cessa la condizione d'inabilità dell'agente.

L'eventuale ritenuta per imposta di Ricchezza Mobile si effettua soltanto sulla eccedenza fra lo stipendio o la paga e le indennità al netto delle ritenute di cui sopra.

Le indennità per infortunio sul lavoro che si corrispondono dopo i primi quattro mesi di malattia non possono essere cedute nè pignorate nè sequestrate (art. 16 della legge).

Di conseguenza soltanto l'eccedenza di cui sopra, può essere gravata del quinto per vincoli legali.

Art. 13. — **Spese per prime cure, certificati medici, accertamenti sanitari ed altre.**

Le spese per le prime immediate cure mediche e farmaceutiche (art. 9 della legge; art. 15 del regolamento, già citato) per il trasporto dei feriti alla loro abitazione ed agli ospedali e per i certificati medici (art. 149 del regolamento) rilasciati dai sanitari estranei alla Ferrovia come al n. 4, debbono pagarsi direttamente coi fondi di scorta degli Uffici o con quelli di bordo comprendendole fra le piccole spese.

(Art. 16 della legge). — Il credito della indennità o della rendita non può essere ceduto, nè pignorato, nè sequestrato e gode del privilegio iscritto al N. 6 dell'art. 1958 del Codice Civile sui valori depositati a cautela del relativo pagamento.

(Art. 9 della legge). — *Omissis.*

In ogni infortunio il capo o esercente della impresa, industria o costruzione è obbligato a sostenere la spesa per le prime immediate cure di assistenza medica e farmaceutica, e per il certificato medico.

(Art. 149 del regolamento). — Gli ufficiali sanitari e i medici condotti non possono, senza motivo giustificato, rifiutare l'opera loro, quando sia richiesta, per accertare le conseguenze degli infortuni sul lavoro. I certificati sono esenti da bollo.

Le indennità spettanti agli ufficiali sanitari e ai medici condotti sono le seguenti:

Digitized by Google

Art. 14. — **Assicurazione di operai alla Cassa Nazionale.**

Saranno stabilite di volta in volta le norme da seguirsi nei casi in cui l'Amministrazione, avvalendosi dell'art. 3 del regolamento approvato con Regio Decreto 21 maggio 1908, n. 244, deliberasse di effettuare l'assicurazione del personale avventizio alla Cassa Nazionale.

Art. 15. — **Affissioni nei piroscafi, cantieri e magazzini.**

In ciascun piroscafo, cantiere o magazzino debbono essere affissi in modo che possano essere letti dagli agenti:

1° l'estratto delle disposizioni della legge e del regolamento, che più specialmente interessano gli agenti, pubblicato dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio (art. 153 del regolamento);

2° un avviso nel quale sia indicato in qual modo l'Amministrazione provvede alle liquidazioni delle indennità di legge

---

1° pagamento delle spese di viaggio in 2ª classe sulle strade ferrate e nella misura di 25 centesimi per chilometro sulle strade ordinarie;

2° lire due per il primo certificato medico da unirsi alla denunzia dell'infortunio. Questo certificato sarà rilasciato in doppio esemplare, per il detto compenso complessivamente di L. 2,00, a richiesta e a spese del capo o esercente dell'impresa, industria o costruzione;

3° cent. 50 per ogni certificato comprovante la continuazione dell'inabilità al lavoro. Però, per uno stesso infortunio, la spesa per i certificati di questa specie, non potrà mai, qualunque sia il numero di essi, superare le lire tre;

4° lire 2,00 per il certificato constatante l'esito definitivo della lesione.

La spesa per i certificati indicati ai n. 3 e 4 è a carico degli Istituti assicuratori: il pagamento indicato al n. 1 è a carico di chi sostiene la spesa per i certificati.

Qualora l'operaio abbia diritto all'assistenza medica gratuita, l'ufficiale sanitario o il medico condotto, obbligato a prestargliela, deve rilasciare gratuitamente i certificati indicati sotto il n. 3.

(Art. 153 del regolamento). — Entro il termine di 6 mesi dalla pubblicazione del presente regolamento, il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio pubblicherà un estratto delle disposizioni della legge (testo unico) e del presente regolamento, che più specialmente interessano gli operai.

Omissis.

per gli infortuni del lavoro che colpiscano gli agenti addetti ai piroscafi (art. 120 del regolamento).

Ogni ufficio deve fornire agli agenti, ai loro rappresentanti, o agli aventi diritto alle indennità, le indicazioni e gli schiarimenti dei quali abbiano bisogno. A tale uopo deve sempre essere provveduto di un esemplare delle leggi, regolamenti e Decreti contenenti le disposizioni per gli infortuni.

(Art. 120 del regolamento). — In ogni stabilimento industriale e in ogni cantiere di costruzioni deve essere affissa, in modo che possa essere facilmente letta dagli operai, una tabella in cui siano indicati la denominazione e la sede dell'Istituto presso il quale gli operai sono assicurati e la data e la scadenza del contratto di assicurazione.

Il capo o l'esercente della impresa, industria o costruzione deve sempre tenere nello stabilimento o nel cantiere l'originale del contratto di assicurazione o una copia di esso conforme all'originale e deve fornire all'operaio, al suo rappresentante, o agli aventi diritto, tutte le indicazioni e gli schiarimenti in ordine al contratto stesso, dei quali abbiano bisogno per fare valere le loro ragioni verso l'Istituto assicuratore.

Deve anche consentire, quando ne abbia richiesta, che le persone indicate nel capoverso precedente traggano copia del contratto di assicurazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Digitized by Google

Anno III - N. 46. 17 Novembre 1910.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, novembre 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C.75

Digitized by Google

R. DECRETO *del 29 settembre 1910, col quale è conferito all'ing.* CAIO *grand' ufficiale* AUSANO *il grado* « ad honorem » *di Direttore, generale delle Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Veduta la deliberazione 15 settembre 1910 del Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, con cui veniva collocato a riposo, in seguito a domanda, l'ingegnere Caio grand'ufficiale Ausano, vice direttore generale delle Ferrovie dello Stato;

Veduta la legge 7 luglio 1907, n. 429;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

E' conferito all'ingegnere Cajo grand'ufficiale Ausano il grado *ad honorem* di direttore generale delle Ferrovie dello Stato.

Il Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Racconigi, addì 29 settembre 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI.
SACCHI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 259 dell'8 novembre 1910.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 292. (SERVIZIO VII).

Servizio di corrispondenza con le linee tramviarie esercitate dalla Società Astese-Monferrina.

La Società anonima delle Tramvie Astigiane, esercente le tramvie Asti-S. Damiano Canale, Asti-Montechiaro-Cortanze ed Asti-Montemagno, ammesse al servizio di corrispondenza dei trasporti a mezzo della stazione di Asti, ha cambiato la propria denominazione in quella di « Società Astese-Monferrina » ed ha assunto contemporaneamente la proprietà e l'esercizio della tramvia Alessandria-Altavilla-Bivio Camagna, già appartenente alla Società Monferrato Railways Limited, colla quale esiste pure il servizio di corrispondenza a mezzo della stazione di Alessandria.

In seguito poi ad accordi intervenuti colla Società Astese-Monferrina è stato ammesso il servizio di corrispondenza, *pel transito di Asti*, colle stazioni di Viarigi e Altavilla della tramvia Alessandria-Altavilla-Bivio Camagna collegata, a mezzo del tronco Montemagno-Altavilla, colla tramvia Asti-Montemagno.

In conseguenza le stazioni tramviarie di Viarigi ed Altavilla restano ammesse al servizio di corrispondenza, tanto pel transito di Alessandria, quanto per quello di Asti, e la facoltà concessa alla tramvia Asti-Montemagno di far proseguire sulla medesima i carri ferroviari, viene estesa anche al tronco Montemagno-Altavilla, sotto l'osservanza, beninteso, delle disposizioni all'uopo stabilite.

Le stazioni tramviarie di Viarigi e Altavilla distano rispettivamente dalla stazione di scambio di Asti km. 21 e km. 24.

Nulla è innovato circa le condizioni e norme che regolano il servizio di corrispondenza colle suaccennate tramvie.

Di quanto sopra si dovrà prendere nota nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi colle ferrovie secondarie, colle tramvie e coi laghi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 293. (SERVIZI VII, IX e X).

Disposizioni pel trasporto di rotabili ferroviari a mezzo dei ferry-boats dello stretto di Messina.

Pei veicoli che debbono essere trasportati *in servizio* attraverso lo stretto di Messina a mezzo di ferry-boats debbono essere osservate le prescrizioni e limitazioni seguenti:

1° I veicoli a 2 assi, a qualunque Amministrazione appartengano, sono ammessi qualunque sia la distanza fra gli assi estremi.

I veicoli a due assi con passo superiore a m. 5,00 non dovranno però avere sotto il telaio parti che distando dalle sale più di m. 2,50, tanto verso l'interno quanto verso l'esterno, si trovino ad altezza minore di m. 0,250 dalle rotaie.

Pei trasporti destinati ad attraversare lo stretto di Messina, il personale di stazione dovrà adibire carri che rispondano alle suddette condizioni, per l'accertamento delle quali, ove del caso, dovrà chiedere l'intervento del verificatore.

2° I veicoli a tre assi sono esclusi dal trasporto a mezzo di ferry-boats. Eccezionalmente si potranno ammettere al transito sui ferry-boats quelle carrozze salone F. S. a 3 assi, che saranno indicate con disposizioni speciali.

Però gli Uffici interessati dovranno di volta in volta chiedere l'autorizzazione all'Ufficio speciale della navigazione in Messina, indicando la carrozza che s'intende usare e la corsa di ferry-boats colla quale deve essere trasportata.

3° I veicoli a quattro o più assi di massima sono anche essi esclusi dal trasporto a mezzo dei ferry-boats.

Potranno però essere trasportate le carrozze a carrelli F. S. appartenenti ad alcuni gruppi: i numeri di queste carrozze saranno comunicati al personale con apposite circolari.

Potranno pure essere trasportati a mezzo dei ferry-boats i carri a carrelli delle F. S. (ad eccezione dei carri Poz 691000 a 691005 e 691100 a 691109 i quali sono assolutamente esclusi) ed alla condizione che coi ferry-boats Scilla, Cariddi, Sicilia, Calabria per ogni corsa non sia trasportato che un solo carro a carrelli, mentre coi ferry-boats Villa e Messina per ogni corsa può essere trasportato anche più di un carro a carrelli.

Digitized by Google

4° I trasporti pei quali si richiede l'impiego di più di un veicolo (trasporti su carri congiunti, uniti o no dagli apparecchi d'attacco, trasporti che richiedono l'impiego di carri scudo, i quali non possono essere tolti durante le manovre di carico o scarico dai ferry-boats, ecc.) sono esclusi dal trasporto sui ferry-boats.

5° Infine possono essere ammessi sui ferry-boats quei veicoli tanto F. S. quanto di altre Amministrazioni, e quei trasporti che da esplicite successive comunicazioni del Servizio Centrale X risultino atti ad essere trasportati a mezzo dei ferry-boats, sia con autorizzazione temporanea, quanto permanente.

Per ripartizione, concentramento o per invio in riparazione, potranno essere trasportati veicoli non soddisfacenti alle condizioni sopra accennate prendendo gli opportuni accordi con l'Ufficio Speciale della Navigazione in Messina.

Dopo avvenuto il trasporto sui ferry-boats, e prima che essi siano messi in composizione ai treni, tali veicoli dovranno essere accuratamente verificati onde constatare che non abbiano subito avarie.

Per il trasporto di locomotive verranno usate le consuete precauzioni e, quando si tratti di locomotive appartenenti a gruppi non mai transitati sui ferry-boats, dovranno essere domandate, di volta in volta, istruzioni al Servizio X.

Il presente Ordine di Servizio annulla e sostituisce l'Ordine di Servizio N. 155-1910.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 11, 26, 29, 31 e controllori del materiale.

Ordine di Servizio N. 294. (SERVIZIO VIII).

Ammissione di nuove linee di ferrovie secondarie alla Convenzione di Berna.

L'ufficio centrale dei trasporti in servizio internazionale, con sede a Berna, partecipa che, a datare dal 16 novembre 1910, sono ammesse alla Convenzione internazionale di Berna le seguenti nuove linee di ferrovie secondarie italiane:

Digitized by Google

Santhià-Biella, Alessandria-Ovada, Poggibonsi-Colle Val d'Elsa, Verona-Caprino, Suzzara-Ferrara, Mandella-Subiaco, Sassuolo-Guastalla, Bagnolo in Piano-Carpi, Grignasco-Coggiola, Brescia-Iseo-Edolo (il tratto Brescia-Iseo è già ammesso ai Servizi diretti internazionali) e Torino-Ciriè-Lanzo.

A datare pertanto dal 16 novembre corrente anno, i trasporti da e per l'estero, in provenienza ed in destinazione delle stazioni delle dette linee, possono essere scortati dalla lettera di vettura internazionale, ferma restando l'applicazione delle tariffe interne o cumulative delle ripetute ferrovie sul loro percorso, al pari di quanto già si pratica per le altre ferrovie secondarie italiane, ammesse alla Convenzione internazionale di Berna, ma non comprese nelle tariffe dirette coll'estero.

Avvertesi poi che, coll'occasione si è ritenuto opportuno di ristampare la pagina 7 dell'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da o per l'estero (edizione 10 ottobre 1901), comprendendovi le citate nuove linee, nonchè quelle, italiane ed estere, già precedentemente ammesse alla Convenzione internazionale.

La detta nuova pagina, da sovrapporsi a quella corrispondente della citata Istruzione, verrà distribuita, come di consueto dall'Ufficio Contabilità riassuntiva prodotti di Firenze.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 295. (Servizio VIII).

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 272-1910).

A datare dal 16 novembre 1910, nella tariffa eccezionale italiana n. 11 P. V. (Vini), ristampatasi col 17° Supplemento alle tariffe dirette italo-svizzere, sono da apportarsi le seguenti modificazioni:

Pag. 264 - Nella intestazione, sotto la serie *c*, l'indicazione « in partite di almeno 6 e 10 tonnellate ecc. » deve essere modificata « in partite di almeno 10 tonnellate ecc. »

Digitized by Google

Pag. 264-276 – Nella colonna dei prezzi serie *c* per 6 tonnellate, cancellare tale indicazione nonchè tutti i prezzi relativi.

Pag. 276 - *Avvertenze.* L'avvertenza n. 1 viene annullata e sostituita come appresso:

« 1-*a*) I prezzi previsti per almeno 10 tonnellate s' intendono applicabili alle spedizioni eseguite in vagoni della portata di 10 tonnellate.

« Su domanda dello speditore le ferrovie procureranno di « mettere a disposizione anche vagoni di portata superiore alle « 10 tonnellate, ma in tale caso i prezzi stabiliti pei vagoni da « 10 tonnellate saranno aumentati di un decimo per ogni ton- « nellata di maggior portata. E' fatta eccezione per le spedizioni « che vengono caricate su vagoni di maggior portata per man- « canza di quelli domandati dai mittenti, le quali si tasseranno « in base ai prezzi come sopra stabiliti pei vagoni della portata « richiesta o di quella necessaria pel trasporto. A tale effetto « sulla lettera di vettura dovrà sempre risultare la domanda del « mittente circa la portata del vagone occorrentegli, altrimenti « si riterrà che il vagone fornito era veramente necessario per « il trasporto.

« *b*) Peraltro se per le spedizioni in vagoni di 10 e più ton- « nellate di portata, l'applicazione dei prezzi per 6000 Kg. dà « per risultato una tassazione inferiore a quella in base alla pre- « cedente lettera a) debbono venire sempre computati questi « prezzi - in base al peso effettivamente caricato, al minimo per « 6000 Kg. - e ciò anche quando la fornitura di vagoni di più « di 10 tonnellate di portata, sia stata richiesta dal mittente.

« Nella determinazione della minore tassazione debbono ve- « nire computati integralmente i prezzi per 6000 Kg. delle serie » *a* e *b*, senza distinzione se il carico sia stato eseguito dalla « ferrovia o dal mittente.

« I prezzi per 10000 chilogrammi delle serie *a* e *c* debbono « venire aumentati del diritto di carico pari a centesimi 5,15 per « 100 Kg., qualora il carico, contrariamente alle prescrizioni « della tariffa, sia stato eventualmente eseguito dalla ferrovia « invece che dal mittente ».

Distribuito gli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 296. (SERVIZIO VIII).

Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata.

(Vedi ordine di Servizio N. 281-1910).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 280-1910, si avverte che è stata concessa la facoltà di completare, in stazioni intermedie, il carico dei vagoni di derrate alimentari spedite a P. V. A. anche alle Ditte seguenti:

Consorzio Burro-Gorgonzola-Uova	di Chiasso.
Guarna Antonino	di Catona.
Fratelli di Lenardo	di Catania.
Caminiti Luigi e Figlio	di Catona.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 297. (SERVIZIO VII).

Servizio noleggio cuscini.

(Vedi Ordine di Servizio N. 75-1906 e 112-1906 e Circolari N. 20-1908, 3-1909 e 28-1910)

A datare dal 1° dicembre 1910 si dispone quanto segue:

I cuscini noleggiati dalla ditta Barbini nelle stazioni delle ferrovie Italiane dello Stato a viaggiatori destinati a stazioni delle ferrovie francesi Paris-Lyon-Mediterranée, in transito a Modane o Ventimiglia, potranno essere trattenuti dai viaggiatori stessi fino a destinazione, essendosi convenuto che gli agenti della Ditta Callmann Mosès, concessionaria del servizio di noleggio dei cuscini sulle ferrovie francesi Paris-Lyon-Mediterranée, s'incaricheranno del ritiro dei cuscini della ditta Barbini, per il loro invio alle stazioni di Modane o Ventimiglia, nelle quali saranno consegnati agli agenti della ditta Barbini.

Analogamente, i cuscini noleggiati nelle stazioni delle ferrovie francesi Paris-Lyon-Mediterranée a viaggiatori destinati a stazioni delle ferrovie italiane dello Stato, in transito a Mo-

Digitized by Google

Aggiunte e modificazioni

al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio

Alla pag. 57 aggiungere il presente prospetto:

STAZIONI	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G.V.). Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Merci in genere. Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.	Mobilia ed oggetti voluminosi. Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere. Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.	Mobilia ed oggetti voluminosi. Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.	Granaglie cereali e farine. Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Tolmezzo	0.10	—	0.10	0.10	0.50	0.50	0.15	0.25	0.50	0.25	0.25	

Sono esclusi dal trasporto a domicilio:

a) i colli indivisibili di peso eccedente i Kg. 800,
b) i colli di lunghezza superiore a m. 6,50,
c) i foraggi non compressi,
d) il bestiame ed i veicoli,
e) i feretri,
f) le materie esplodenti ascritte alle categorie 12, 13, 14 dell'allegato 9 alle tariffe.

Digitized by Google

dane o Ventimiglia, potranno essere trattenuti dai viaggiatori fino a destinazione, incaricandosi gli agenti della ditta Barbini di ritirare i cuscini della ditta Callmann Mosès per il loro invio alle stazioni di Modane o Ventimiglia, con le norme di cui al punto 5° (ultima parte) dell'Ordine di Servizio n. 75-1906 e per la consegna alla ditta Callmann Mosès.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 8 e 9.

Circolare N. 90. (Servizio VIII.)

Trasporti a domicilio a Tolmezzo.

Come da partecipazione avuta dalla « Società Veneta per Costruzione ed Esercizio di Ferrovie Secondarie Italiane », esercente la linea Stazione per la Carnia-Villa Santina, si avverte che a datare dal 15 novembre 1910 verrà attivato alla stazione di Tolmezzo il servizio dei trasporti delle merci a domicilio, ai prezzi indicati nel foglio allegato.

Tale foglio dovrà essere aggiunto alla pagina 57 del Prontuario — Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. **4,00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . „ **8,00**

Digitized by Google

ANNO III - N. 47.

24 NOVEMBRE 1910.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata*****:**

Roma, novembre 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75

Digitized by Google

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Per memoria.

Digitized by Google

LEGGE *n. 121 del 20 marzo 1910 sul riordinamento delle Camere di commercio ed arti del Regno* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

(*Omissis*).

Art. 7.

Le Amministrazioni pubbliche o sottoposte a sorveglianza dello Stato, forniranno alle Camere di commerció e industria le notizie che da esse saranno domandate per gli studi che, a richiesta del Ministero d'agricoltura, industria e commercio o di propria iniziativa, si propongono di compiere nell' interesse del commercio e dell'industria.

(*Omissis*).

Data a Roma, addì 20 marzo 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI.

Visto, *Il Guardasigilli:* SCIALOJA.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale del Regno* n. 76 del 1° aprile 1910.

Digitized by Google

LEGGE *n. 504 del 17 luglio 1910 che fissa la nuova tariffa per i telegrammi nell'interno del Regno* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

La tariffa per i telegrammi nell'interno del Regno è così fissata;

telegramma ordinario: tassa di 60 centesimi fino a 10 parole, più 5 centesimi per ogni parola oltre le 10;

telegramma urgente: tassa di L. 1.80 fino a 10 parole, più 15 centesimi per ogni parola oltre le 10;

telegramma per vaglia telegrafico ordinario: tassa fissa di 60 centesimi, più 5 centesimi per ogni parola aggiunta dal mittente;

telegramma per vaglia telegrafico urgente: tassa fissa di L. 1,80, più 15 centesimi per ogni parola aggiunta dal mittente.

Art. 2

I telegrammi ordinari, contenenti unicamente notizie destinate alla pubblicità, diretti a giornali ed agenzie dalle ore 21 alle ore 6, sono tassati in ragione di 60 centesimi fino a 20 parole, più di 5 centesimi per ogni due parole aggiunte oltre le 20.

Art. 3.

Le tasse dei servizi speciali sono stabilite con decreto Reale, applicando, rispetto alle tasse fissate nell'art. 1, la stessa

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* n. 179 del 1° agosto 1910.

Digitized by Google

ragione di tassazione risultante, per la corrispondenza con l'estero, dal regolamento telegrafico internazionale in vigore.

Art. 4.

La frazione inferiore a 5 centesimi della tassa dei telegrammi risultante dalla applicazione letterale delle tariffe è nella riscossione computata per 5 centesimi.

Art. 5.

Il mittente di qualsiasi telegramma ha il diritto di richiederne ricevuta all'ufficio al quale lo presenta, mediante il pagamento di 5 centesimi per ogni ricevuta.

Art. 6.

E' abrogato l'ultimo comma dell'art. 9 della legge 9 luglio 1904, n. 344. La retribuzione dei fattorini telegrafici, nominati tali dopo l'entrata in vigore della presente legge, sarà stabilita per decreto Reale.

Art. 7.

La presente legge andrà in vigore il 1° dicembre 1910.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Racconigi, addì 17 luglio 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI - TEDESCO - CIUFFELLI.

Visto, *il Guardasigilli*: FANI.

Digitized by Google

D. M. *di nomina nel Consiglio generale del traffico.*

Il MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli art. 63, lett. *b*), e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429;

Sulla designazione del Ministro del Tesoro:

DECRETA:

In sostituzione del Sig. Comm. Serafino ZINGONE, collocato a riposo, è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico, quale uno dei rappresentanti del Ministero del Tesoro, il Sig. Comm. Dott. Carlo CONTI-ROSSINI, Direttore Capo di Divisione nella Direzione generale del Tesoro.

Roma, 20 novembre 1910.

Il Ministro
E. SACCHI.

Digitized by Google

Ordine Generale N. 9. (Servizi II e VI).

Pagamento delle spese funerarie.

A parziale modificazione dell' Ordine generale n. 20-1909 si prescrive che, a cominciare dal 1° gennaio 1911, il pagamento delle spese funerarie allorquando trattisi di agenti a paga giornaliera, in prova o stabili, morti in attività di servizio, esclusi quelli che al 31 dicembre 1908, quantunque a paga giornaliera, erano inscritti soltanto alla cessata Cassa pensioni, sia disposto direttamente dai Servizi Centrali e dalle Divisioni Compartimentali in base alle seguenti norme:

1° — La somma dovuta si calcola sulla base del 5 % dell'ultima paga giornaliera goduta dall'agente, moltiplicata per 350, con un minimo di L. 30.

2° — Il pagamento della somma calcolata come sopra, è dovuto a chi abbia sostenuto delle spese per i funerali dell'agente morto le quali debbono essere comprovate mediante la produzione delle relative fatture quitate.

Quando i funerali siano stati fatti gratuitamente a cura di Comuni o di altri Enti, o le relative spese siano state sostenute senza condizione di rivalsa da persone estranee alla famiglia dell' agente, oppure dall'Amministrazione ferroviaria, la somma stessa si deve corrispondere soltanto alla vedova ed ai figli minori dell'agente, qualora esistano.

Se le fatture sono presentate dalla vedova o dai figli minori dell'agente la somma calcolata come sopra, si corrisponde loro anche se l'importo di dette fatture sia minore della somma medesima.

Se le fatture sono presentate da persone che non siano la vedova od i figli minori dell'agente, alle persone stesse deve invece rimborsarsi la spesa effettivamente sostenuta, beninteso entro il limite della somma calcolata come sopra. L'eventuale avanzo si corrisponde alla vedova ed ai figli minori dell'agente qualora esistano.

Digitized by Google

3° — Nel caso in cui la morte avvenga all'ospedale dovrà accertarsi, previ accordi con il Servizio Centrale Sanitario, quale importo sia dovuto all' Amministrazione ospitaliera per spese funerarie, ed effettuarne il pagamento, prelevando l'importo stesso dalla somma dovuta per tale titolo, e l' eventuale avanzo sarà da erogarsi come è detto nel precedente n. 2.

4° — Nel caso in cui esistono anche figli di precedenti matrimoni dell'agente, la somma eventualmente da corrispondersi alla vedova ed ai figli deve essere ripartita per capi contando per due la vedova.

5° — Il pagamento delle spese di cui si tratta dovrà essere disposto mediante mandati - moduli *B*. 14, pel tramite della Ragioneria Compartimentale di giurisdizione.

Per la liquidazione delle spese in parola e la emissione dei relativi mandati di pagamento, allorquando trattisi di quelli fra gli agenti a stipendio per i quali le spese medesime, a termine dell'art 8 della legge 9 luglio 1903 n. 418, sono pure dovute, restano ferme le disposizioni del suindicato ordine generale n. 20-1909.

Con l'occasione si richiama la disposizione contenuta dell'Ordine generale medesimo, circa la competenza nella trattazione degli affari che concernono gli assegni sul fondo pensioni e sussidi, per effetto della quale, e di quanto fu prescritto con l'appendice all'ordine generale n. 22-1909, la corrispondenza per simili affari dovrà essere indirizzata direttamente al Servizio Centrale IV (Ufficio Pensioni ed Infortuni) se riguarda la liquidazione degli assegni e la concessione di acconti in pendenza della liquidazione stessa; mentre se riguarda il pagamento degli assegni o le trattenute da effettuarsi sugli stessi dovrà invece essere diretta al Reparto Pensioni del Servizio Centrale II presso la Ragioneria Compartimentale di Firenze.

E' fatta eccezione per quanto riflette le ultime competenze spettanti ad eredi di pensionati e sussidiati morti dopo il 30 giugno 1910, per la riscossione delle quali, a seguito del nuovo servizio per il pagamento degli assegni di cui trattasi, attuatosi dal 1° luglio 1910, come fu partecipato con l' Ordine di Servizio n. 113-1910, i documenti all'uopo necessari dovranno essere presentati, dagli interessati direttamente alle competenti

Digitized by Google

delegazioni del Tesoro se trattasi di pensionati o sussidiati residenti nei capoluoghi di provincia, oppure a mezzo degli Uffici postali se trattasi di pensionati o sussidiati residenti in altri centri.

Approvato dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 3 novembre 1910.

Ordine di Servizio N. 298. (SERVIZI VII e XI).

Attivazione del doppio binario sul tratto Treviso-Conegliano.

Dalle ore 0 del 1° dicembre 1910 viene attivato il doppio binario sul tratto Treviso-Conegliano della linea Treviso-Udine, con un bivio per Motta di Livenza situato al Km. 22 + 079 della linea Mestre-Cormons.

Il tratto fra la stazione di Treviso ed il bivio Motta diviene quindi comune alle linee Treviso-Udine e Treviso-Motta di Livenza.

Il bivio è protetto:

a) verso Treviso da due ali semaforiche di 1ª categoria, sorrette da un supporto a T. situato in stazione di Treviso a m. 295 dall'asse del fabbricato viaggiatori ed a sinistra della I linea di corsa, le dette ali serviranno anche per comandare la partenza dei treni: l'ala più alta ai treni per Udine, l'altra a quelli per Motta di Livenza;

b) verso Udine, da un semaforo ad un'ala di 1ª categoria, situato a m. 188 dalla punta del deviatoio e preceduto a m. 814 da un semaforo di 3, ambedue collocati a sinistra dei treni cui comandano;

c) verso Motta di Livenza, da un semaforo ad un'ala di 1ª categoria situato a m. 188 dalla punta del deviatoio e preceduto a m. 825 da un semaforo di 3ª, ambedue collocati a destra cui comandano.

Per la manovra di detti segnali e deviatoi del bivio, sarà

Digitized by Google

attivato un apparato centrale idrod'namico collocato in apposita cabina di fronte al bivio stesso.

I dischi girevoli che attualmente proteggono la stazione di Treviso rispetto ai treni provenienti da Udine e da Motta di Livenza, verranno per conseguenza soppressi dalla data suindicata.

Inoltre. sono stati spostati da destra a sinistra, rispetto ai treni cui comandano, i dischi di 2ª categoria delle stazioni sottoindicate, e collocati alle progressive chilometriche ed alle distanze dall'asse dei rispettivi fabbricati viaggiatori per ciascuno qui appresso risultanti:

Lancenigo: disco lato	Treviso	al Km.	26+334	ossia	a m.	878	dall'asse	del F. V.
	Spresiano	»	23+475	»	»	1263	»	»
Spresiano: disco lato	Lancenigo	»	33+603	»	»	1131	»	»
	Susegana	»	36+113	»	»	1379	»	»
Susegana: disco lato	Conegliano	»	40+967	»	»	928	»	»
Conegliano: disco lato	Susegana	»	46+161	»	»	1700	»	»

In pari tempo il disco di 2ª categoria di Susegana, lato Spresiano che già trovasi a sinistra dei treni cui comanda, verrà portato alla progressiva Km. 39 + 036, ossia a m. 1003 dall'asse del fabbricato viaggiatori.

Le stazioni di Lancenigo e Susegana sono provviste ciascuna di un binario per le precedenze dei treni in ambedue i sensi, della capacità di veicoli 78 nella prima e 68 nella seconda.

Le Divisioni interessate daranno in tempo opportuno le disposizioni di loro competenza derivanti da tale attivazione.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7 del Compartimento di Venezia.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 299. (Servizio VIII).

Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata.

(Vedi Ordine di Servizio N. 296-1910).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di Servizio n. 280 - 1910, si avverte che è stata concessa la facoltà di completare, in stazioni intermedie, il carico dei vagoni di derrate alimentari spedite a P. V. A. anche alle Ditte seguenti:

Santi Oliveri — di Siracusa.
E. Agnel e C. — di Palermo.
Società Nazionale di Trasporti Fratelli Gondrand succursale — di Palermo.
Società Trasporti Derrate Gangemi Gravina e C. — di Catania.
Società per l'esportazione e l'importazione di derrate alimentari G. Garavaglia e C. — di Milano.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 300. (Servizio VIII).

Tariffe e norme per l'eseguimento dei trasporti in servizio interno sulle linee di navigazione esercitate dallo Stato ed in servizio diretto terrestre-marittimo fra le linee ferroviarie dello Stato e quelle di navigazione predette.

(Vedi Ordine Generale N. 7-1910 e Ordini di Servizio N. 118 e 271-1910).

A partire dal 1° dicembre 1910, dovranno essere attivate sulle linee di navigazione dello Stato nuove tariffe, in obbedienza al disposto dell'art. 13 della legge N. 306 del 13 Giugno 1910.

Digitized by Google

Pertanto, dalla data anzidetta, le seguenti pubblicazioni, edizione 1° luglio 1910, relative ai trasporti viaggiatori, bagagli e merci sulle linee di navigazione dello Stato sono modificate e sostituite da altre, corrispondenti, di edizione 1° dicembre 1910, che vengono distribuite a cura del Servizio VIII a tutte le agenzie di navigazione dello Stato ed alle stazioni ferroviarie della Rete.

a) Regolamento e Tariffe pei trasporti interni sulle linee di navigazione esercitate dallo Stato;

b) Concessioni speciali e trasporti militari per il servizio interno sulle linee di navigazione esercitate dallo Stato.

c) Regolamento pel trasporto dei passeggieri, dei bagagli, dei valori e delle merci in servizio diretto terrestre-marittimo fra le linee ferroviarie e quelle di navigazione entrambe esercitate dallo Stato.

Per l'esatta e regolare applicazione delle predette nuove tariffe e condizioni pei trasporti marittimi, le agenzie di navigazione dello Stato riceveranno, con le pubblicazioni sopracitate, edizione 1° dicembre 1910, un nuovo testo della « Istruzione per le agenzie della navigazione di Stato pei trasporti *in servizio interno marittimo* », nuovo testo che annulla e sostituisce l'Istruzione attuale, edizione 1° luglio 1910.

Per quanto riguarda i trasporti *in servizio diretto terrestre-marittimo,* di cui il Regolamento sub *c*), le dette agenzie marittime e le stazioni della Rete si atterranno tuttora alle disposizioni degli Ordini di Servizio N. 148 e 271-1910, in quanto non siano modificate dalle seguenti:

Viaggiatori e bagagli.

1° *Prezzi e distribuzione dei biglietti.* — Le quote relative al percorso marittimo, da computarsi nella formazione dei prezzi complessivi dei biglietti per le corrispondenze ammesse al servizio diretto terrestre-marittimo, in conformità all'articolo 2, Capo I, del Regolamento sub *c*), si desumono dall'Allegato E al Regolamento stesso.

Però quando si tratti di viaggi da o per gli scali di Golfo Aranci, Terranova e Maddalena, si dovrà tener presente il disposto della Nota (1) posta in calce all'allegato A del Rego-

Digitized by Google

lamento anzidetto, per applicare, ove occorra, i prezzi già formati della Tariffa pel servizio cumulativo ferroviario-marittimo colla Sardegna, Parte I.

Quando ciò avvenga, il viaggio dovrà considerarsi non più attinente al servizio diretto terrestre-marittimo, ma riguardante invece il servizio cumulativo ferroviario-marittimo colla Sardegna e si dovranno quindi emettere biglietti della relativa serie, annullando, pei viaggi dal continente ai precitati scali sardi, l'ultimo tagliando del biglietto, coll'iscrivervi di traverso la parola « Annullato », convalidata dal bollo ad umido; mentre, pei viaggi nel senso dai detti scali di Golfo Aranci, Terranova e Maddalena al continente, tutti i tagliandi dovranno essere regolarmente completati.

2. *Imbarco e sbarco.* — Sul frontespizio dei biglietti del servizio diretto terrestre-marittimo, esiste, sotto la voce « Imbarco e sbarco », apposito spazio per l'indicazione dell'ammontare delle tasse di pontile riscosse pei viaggi interessanti i porti di Napoli, Palermo e Civitavecchia. Tali tasse essendo ora state soppresse, la voce anzidetta e lo spazio relativo dovranno essere cancellati. I diritti di imbarco e sbarco che fossero dovuti a norma dell'articolo 9 del Regolamento e Tariffe sub *a*) saranno dai viaggiatori pagati *a parte* negli scali marittimi dove il piroscafo non attracca alla banchina.

3. *Validità dei biglietti e fermate intermedie.* — Le distanze chilometriche da computarsi per i percorsi marittimi nello stabilire la durata della validità dei biglietti ed il quantitativo delle fermate intermedie ammesse sono indicate, per ogni relazione, nell'allegato D del nuovo Regolamento sub *c*).

Merci.

1. *Tasse e spese accessorie.* — Per quanto concerne i trasporti provenienti da uno scalo marittimo, si fa presente che, nei casi in cui l'imbarco sia effettuato dall'Amministrazione, la spesa relativa a tale operazione è a carico degli speditori, anche quando trattasi di trasporti in porto assegnato.

Pei trasporti, poi, destinati definitivamente ad uno scalo marittimo, resta fermo che la spesa di sbarco è pure sempre a carico dei destinatari.

Digitized by Google

Si nota, inoltre che nella nuova edizione del Regolamento sub *c*) la tabella delle tasse accessorie pei trasporti di merci costituisce l'allegato *F* al Regolamento stesso, anzichè l'allegato *D*.

2. *Merci voluminose.* — Come risulta dall'art. 8 della Parte II del Regolamento sub *a*), le merci contrassegnate nella nomenclatura colla lettera V, vanno soggette, per il percorso marittimo, all'aumento del 50 o del 100 per cento, a seconda che esse siano rispettivamente di peso inferiore a 250 od a 150 chilogrammi per metro cubo.

E' necessario quindi che le stazioni e le agenzie non omettano mai di procedere, per tali merci, alla verificazione od all'accertamento del volume dei colli, a fine di stabilire quale aumento dev'essere applicato per il percorso suddetto.

3. *Tassa di trasbordo.* — La tassa di trasbordo di cui all'art. 3 della parte II del citato Rsgolamento sub. *a*) è dovuta attualmente, soltanto per i trasporti da, o per Terranova, i quali nello scalo di Golfo Aranci sono trasbordati da uno ad altro piroscafo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni ed alle Agenzie marittime.

Ordine di Servizio N. 301. (Servizi VII e VIII).

Riduzione della tariffa telegrafica interna.

Col 1° dicembre prossimo entra in vigore la nuova tariffa telegrafica interna approvata con legge 10 luglio 1910, n. 504.

Qui di seguito si riportano pertanto tutte le norme necessarie per la esatta applicazione della tariffa stessa, emanate dal Ministero delle poste e dei telegrafi con circolare n. 641934, VII-1 del 5 novembre 1910.

Nuova tariffa.

La nuova tariffa è la seguente:

1°) *Telegramma ordinario.* — Tassa di 60 centesimi fino a 10 parole, più 5 centesimi per ogni parola oltre le 10.

Digitized by Google

2°) *Telegrammi urgenti.* — Tassa di L. 1,80 fino a 10 parole, più 15 centesimi per ogni parola oltre le 10.

3°) *Vaglia telegrafico ordinario.* — Tassa fissa 60 centesimi, più centesimi 5 per ogni parola aggiunta dal mittente.

4°) *Vaglia telegrafico urgente.* — Tassa fissa di L. 1,80 più 15 centesimi per ogni parola aggiunta dal mittente.

5°) *Telegrammi ordinari, contenenti unicamente notizie destinate alla pubblicità, diretti a giornali od agenzie dalle ore 21 alle ore 6.* — Tassa di 60 centesimi fino a 20 parole, più 5 centesimi per ogni due parole aggiunte oltre le 20.

Istruzioni generali e tariffe ridotte speciali abolite.

Per calcolare le tasse dei telegrammi si tengano presenti le seguenti regole pratiche:

Telegrammi ordinari. — La tassa si ottiene in soldi aumentando di due il numero delle parole; così per un telegramma ordinario di 29 parole la tassa è di L. 1,55 (31 soldi);

Telegrammi urgenti. — La tassa è uguale al triplo di un telegramma ordinario di egual numero di parole;

Telegrammi della stampa a tariffa ridotta. — La tassa si ottiene in soldi dividendo per due il numero delle parole aumentato di quattro, e tenendo presente che se il telegramma contiene un numero dispari di parole, si deve considerare il numero pari immediatamente superiore. — Così per un telegramma di 64 parole la tassa è di L. 1,70 $\left(\frac{64+4}{2} = 34 \text{ soldi}\right)$; per un altro di parole 103 la tassa è di L. 2,70 $\left(\frac{104+4}{2} = 54 \text{ soldi}\right)$.

Pei telegrammi della stampa a tariffa ridotta si vedano inoltre le disposizioni contenute nella rubrica seguente.

Si tenga presente che è abolita la speciale tariffa vigente pei telegrammi nell'interno della città. — Dal 1° dicembre, i telegrammi suddetti sono soggetti alla tariffa dei telegrammi ordinari, di cui al n. 1; essi però continueranno ad essere trattati come urgenti, secondo dispone l'art. 179 della Guida amministrativa per il servizio dei telegrammi.

E' anche abolita la tariffa ridotta in vigore pei resoconti parlamentari, di cui agli articoli 181 e 768, comma *b*), della Guida suddetta.

Digitized by Google

Pei telegrammi interni *con risposta pagata*, il numero minimo di parole per la risposta, che secondo l'articolo 525 della citata *Guida* è attualmente di *quindici*, è ridotta a *dieci*.

Telegrammi interni della stampa a tariffa ridotta.

Gli Uffici che sono aperti dalle ore **21** alle ore 6, sia normalmente per l'intero o per un parziale periodo di ore, sia per cause eccezionali, possono accettare telegrammi con la tariffa ridotta indicata al numero 5, se i telegrammi stessi soddisfano alle seguenti condizioni:

a) essere compilati in linguaggio chiaro;

b) contenere esclusivamente notizie destinate alla pubblicità, essendo assolutamente vietate informazioni o comunicazioni di carattere privato ed annunzi e comunicazioni la cui inserzione è soggetta a pagamento. Nei telegrammi sono ammessi gruppi di cifre indicanti quotazioni di borsa e di mercati, ma i mittenti devono dimostrare, se l'ufficio accettante lo ritiene necessario, che i gruppi di cifre rappresentano effettivamente le quotazioni suddette;

c) essere indirizzati impersonalmente al nome del giornale o all'agenzia d'informazioni destinataria. Se il nome del giornale è sconosciuto all'ufficio accettante, il mittente deve scrivere in calce al telegramma la dichiarazione « *Garantisco pagamento eventuale differenza di tassa* », seguita dalla firma, e rilasciare anche un deposito di garanzia, se egli è sconosciuto all'Ufficio. In questo ultimo caso sono da osservarsi le disposizioni degli articoli 85, 86, 89 e 90 della *Guida* predetta;

d) non portare l'indicazione di alcun servizio speciale (*Urgenza, risposta pagata, ecc.*), salvo la richiesta di copie per telegrammi multipli, cioè diretti a più giornali di una stessa città;

e) essere presentati dalle ore *21* alle *6*. Quelli presentati dalle ore 6 e **1** m. alle 20 e 59 m. sono tassati con la tariffa ordinaria.

Detti telegrammi debbono portare in preambolo la qualifica — *Stampa* — da non omettersi mai nella trasmissione.

Per la registrazione sul bollettario Modulo G-113 valgono anche per questi telegrammi le istruzioni di cui all'articolo 51 delle norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori,

Digitized by Google

bagagli e telegrafi e la indicazione — *Stampa* — dovrà dalle stazioni che li accettano, essere sempre e chiaramente riportata di contro a ciascuno di essi nella colonna osservazioni del riepilogo mensile dei telegrammi in partenza Modulo I-291.

I telegrammi in parola sono trasmessi secondo l'ora di accettazione o di ricevimento in transito, *considerandoli come telegrammi privati non urgenti.*

Gli Uffici che ricevono pel recapito telegrammi interni della stampa a tariffa ridotta verificano se essi sono effettivamente diretti a giornali od agenzie d'informazioni, e se contengono esclusivamente notizie destinate alla pubblicità.

Se un telegramma con qualifica *Stampa* è indirizzato ad un privato, l'ufficio di destinazione lo deve arrestare ed avvertire dell'arresto l'ufficio d'origine con un telegramma di servizio così redatto:

(N. . . . . . numero, data, indirizzo) *Diretto privato .Riscuotete supplemento.*

L'Ufficio d'origine richiede il supplemento di tassa al mittente e se questi lo paga, ne informa l'ufficio di destinazione con altro telegramma di servizio redatto come segue: *Risposta servizio* N. . . . . *supplemento pagato.* L'Ufficio di destinazione provvede allora al recapito del telegramma.

Se un telegramma diretto regolarmente ad un giornale o ad una agenzia d'informazioni, contiene notizie che sembrano di carattere privato, l'ufficio di destinazione provvede all'immediato recapito del telegramma. ma contemporaneamente invita il giornale o l'agenzia destinataria a pagare il supplemento di tassa per la parte irregolare del telegramma, o a dare le spiegazioni che ritiene atte a dimostrarne la regolarità. In quest'ultimo caso le stazioni rimetteranno alla propria Divisione del Traffico la copia del telegramma e le spiegazioni date, per sottoporle al giudizio definitivo del Ministero competente.

Statistica. — La quantità dei telegrammi interni a prezzo ridotto per la stampa, accettati durante ciascun mese contabile, dovrà dalle stazioni, essere indicata nello specchietto statistico esistente a tergo del Modulo I-292 aprendo, all'uopo, apposita colonna.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 302. (SERVIZIO II).

Variazioni al testo della nomenclatura dei conti dall'esercizio 1910-911.

(Vedi Ordini di Servizio N. 127-1910 e 205-1910).

Pag. 5. — All'ultimo alinea del punto 3 delle Avvertenze, dopo le parole « che abbiano avuto la loro imputazione », cancellare il seguito, sostituendolo come in appresso: « in esercizi finanziari precedenti, ai conti delle entrate e delle spese di parte ordinaria (Titolo I); ad eccezione del paragrafo 5 per l'entrata, *Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa* (conti dal 33 al 38) e delle Sezioni II e III per la spesa, *Spese complementari* e *Spese accessorie,* per le quali entrate e spese sono necessariamente ammesse le imputazioni negative anche per correggere errori di esercizi precedenti ».

Pag. 13. — Alla dizione del sottoconto *E* del conto 16 di entrata, dopo la parola « stazioni » aggiungere le seguenti: « e di accesso ai piroscafi ».

Pag. 15. — Di fianco all'annotazione 2 del conto 25-*A*-2 di entrata, aggiungere « Non sarà da girarsi la spesa per il riscaldamento in marcia a mezzo delle locomotive, nè la manutenzione dei tubi e degli accoppiamenti ».

Pag. 17. — I sottoconti del conto 45 di entrata non saranno usati e l'importo delle forniture sarà tutto assegnato al conto principale 45: *Forniture ai Servizi,* che pertanto prenderà il n 148 di partitario.

La ripartizione fra i sottoconti sarà fatta a fine d'anno dal Servizio Centrale II d'accordo col Servizio Centrale VI in base al consuntivo.

Pag. 31. — Di fianco all'annotazione *d*) del conto 6-*B*-6-*d*, della spesa, aggiungere « Escluso il riscaldamento in marcia a mezzo delle locomotive e la manutenzione dei tubi e degli accoppiamenti che rimangono a carico rispettivamente dei conti 17-*A*-5-*d* e 18-*A* della spesa ».

Pag. 43. — Il conto 36 di spesa viene sdoppiato come segue:

Digitized by Google

Allegato all'Ordine di Servizio N. 303-1910.

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1º luglio 1908) » si dovranno apportare, alla pag. 68 (1ª parte), in corrispondenza della stazione di Pavia, le seguenti modificazioni:

3 T	4 F	2	6	3	30	2 S

Digitized by Google

« 36. — Indennizzi: coll'annotazione « Escluse le spese per la difesa legale dell'Amministrazione da imputarsi al conto 34 della spesa ».

« *A*) per danni alle persone in seguito ad infortuni » col N. 677 di partitario e coll'annotazione « A questo conto si addebiteranno anche gli indennizzi al personale per responsabilità civile in caso d'infortunio ».

« *B*) per danni alle proprietà a causa dell'esercizio » col N. 677-*bis* di partitario e coll'annotazione « Esclusi gli indennizzi per avarie o perdite di spedizioni, che dovranno assegnarsi al conto 6-*B*-7 di spesa, anche se l'avaria o la perdita proviene da infortuni ».

Restano in conseguenza soppresse le annotazioni preesistenti.

Pag. 48. — Il sottoconto *B* del conto 70 della spesa (partitario 788) resta soppresso e le somme ad esso finora assegnate dovranno essere portate al sottoconto *A* (partitario 787).

Ordine di Servizio N. 303. (Servizio VII e XI).

Apertura all'esercizio del nuovo scalo merci P. V. di Pavia e attivazione di un apparato centrale idrodinamico all'ingresso lato Milano allo scalo medesimo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 218-1908).

Dalle ore 10 del giorno 1° dicembre 1910 verrà completamente aperto all'esercizio il nuovo scalo merci P. V. di Pavia (Piazza d'Armi) impiantato presso Pavia C, a sinistra della linea Milano-Voghera. Lo scalo è allacciato dalla parte di Certosa mediante deviatoio al km. 26+560,97 incontrato di punta dai treni dispari e, mediante allacciamento fra entrambi i binari di corsa, incontrato di calcio dai treni. Lo scalo comunica poi con Pavia C., per mezzo di un binario indipendente che si spinge in stazione fino all'attraversamento per la linea di Cremona (Ordine di Servizio N. 218-1908).

Digitized by Google

Il nuovo scalo, i cui piazzali si trovano in pendenza del 3 %, è provvisto di tutti gli impianti occorrenti per il servizio movimento e delle merci, e cioè:

Fabbricato di servizio, a sinistra nel senso da Milano a Voghera;

Binari per il ricevimento, la partenza e lo smistamento dei treni, per carico e scarico diretti e binari in servizio del piano caricatore con carico di testa e di fianco;

magazzino merci;

due bilancie a ponte della portata di 30 tonnellate;

due sagome limite:

rifornitore;

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 1403 bis con la chiamata S. M;

segnali di protezione del nuovo allacciamento, e cioè: verso Certosa, semaforo a due ali di 1ª categoria a metri 246 dalla punta del deviatoio (preceduto a m. 1100 da semaforo d'avviso); l'ala superiore comanda ai treni diretti al nuovo fascio merci, l'altra a quelli per la Centrale; verso Pavia Centrale, semaforo ad un'ala di 1ª categoria a m. 89 dalla punta del deviatoio, preceduto a m. 700 da semaforo di avviso; verso il nuovo scalo merci P. V semaforo ad un'ala a m. 100 dalla punta del deviatoio che comanda ai treni in partenza da Pavia scalo verso Milano.

La manovra dei segnali suddetti, dei deviatoi interessanti i binari di corsa, di quello inglese incontrato di punta in arrivo da Certosa, è fatta con apparato centrale idrodinamico collocato in apposita cabina al km. 26 + 549.60.

Rimangono invariati i segnali di cui l'Ordine di Servizio N. 218-1908, che comandano ai treni fra Pavia C. e Pavia scalo.

Per le modificazioni da apportarsi al « Prontuario Generale delle distanze chilometriche per le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » vedasi l'allegato al presente Ordine di Servizio.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 304. (Servizio VIII).

Servizio cumulativo con la Società Lariana (Lago di Como).

(Vedi Ordine di Servizio N. 125-1900 ex Rete Adriatica ed Istruzione N 101-1900 ex Rete Mediterranea).

Col 1° dicembre 1910, i prezzi lacuali di trasporto delle merci a grande velocità spedite in servizio cumulativo con la Società Lariana saranno sostituiti, per tutti e tre i transiti di Como, Lecco e Colico, da quelli sotto indicati.

Zone	Kg. 5	Kg. 10	Kg. 20	Kg. 30	Kg. 40	Kg. 50	Kg. 60	Kg 70	Kg. 80	Kg. 90	Kg. 100	Base per tonnell.
1ª zona	0,30	0,35	0,40	0,50	0,60	0,70	0,85	0,95	1,10	1,15	1,20	12,00
2ª »	0,35	0,40	0,50	0,60	0,70	0,85	1,00	1,15	1,30	1,40	1,50	15,00
3ª »	0,40	0,45	0,55	0,70	0,80	0,95	1,15	1,30	1,50	1,60	1,70	17,00

Con la stessa data di cui sopra, i prezzi lacuali di trasporto delle merci a piccola velocità di 6ª, 7ª ed 8ª classe, pure spedite in servizio cumulativo colla Società predetta per il transito di Lecco, saranno portati da L. 4.00, L. 3.00, L. 3.00 e L. 2.50 rispettivamente a L. 4.50, L. 3.50, L. 3.50 e L. 3.00.

Infine, sempre con la data del 1° dicembre 1910, sarà ammesso al servizio cumulativo, per tutti i trasporti di merci a G. V., P. V. ordinaria e veicoli, lo scalo di Pescaù della Società Lariana.

Agli effetti della tassazione detto scalo dovrà essere inscritto fra quelli della seconda zona rispetto a tutti e tre i transiti di Como, Lecco e Colico.

Opportune modificazioni ed aggiunte dovranno, quindi, essere fatte nel Libro-Prontuario pel servizio cumulativo con la Società Lariana (edizione 1° agosto 1895) e nelle pubblicazioni riflettenti i servizi cumulativi e di corrispondenza con le Amministrazioni Secondarie.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 305. (SERVIZIO VIII).

Servizio cumulativo ferroviario marittimo colla Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 186-1910).

Per effetto del cambiamento di tariffe che sarà attuato dal 1° dicembre 1910 pei trasporti viaggiatori e merci sulle linee di navigazione dello Stato (Ordine di Servizio N. 300–1910) sono stati modificati alcuni prezzi dei biglietti nonchè alcuni noli marittimi delle spedizioni di merci di peso superiore a 40 kg., in servizio cumulativo ferroviario-marittimo colla Sardegna.

Alle stazioni interessate verrà pertanto distribuita l'Appendice N. 2 alle Condizioni e Tariffe del servizio anzidetto, la quale contiene tutte le modificazioni che in conseguenza di quanto precede sono da apportarsi, dal 1° dicembre 1910, alle Condizioni e Tariffe stesse, parte 1ª e parte 2ª.

Le norme da osservarsi circa l'eseguimento del servizio cumulativo di cui trattasi sono ancora quelle risultanti dall'Ordine di Servizio N. 186-1910, coll'avvertenza che essendo state soppresse le tasse di pontile per l'imbarco e lo sbarco dei viaggiatori a Civitavecchia, nessuna tassa si dovrà più riscuotere per tale titolo, per cui resta abrogata la nota (1) esistente in fondo alla pagina 2ª dell'Ordine di Servizio suddetto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4,00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . „ 8,00

Digitized by Google

ANNO III - N. 48.

1° DICEMBRE 1910.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali,
Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata:***

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata limitata:***

Per memoria.

Roma, dicembre 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75

Digitized by Google

Errata-Corrige

Ordine di Servizio N. 298-1910. (*Boll. N. 47-1910*). — A pagina 572, correggere la progressiva del disco lato Susegana, della stazione di Conegliano da Km. 46+161 in Km. 46+611, e la distanza del disco medesimo dall'asse del F. V da m. 1700 in m. 1250.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 306. (SERVIZIO VIII).

Servizio Italo-Belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 153-1910.

Con effetto dal 16 novembre 1910, nella nomenclatura e classificazione delle merci a pag. 58*e* del 4° Supplemento alla tariffa diretta italo-belga, e precisamente infine della voce «215*b*-197 *c* **Velocipedi** come sopra, smontati (non completi) ecc. » sarà da esporsi il richiamo « (5) », riportando a piedi della pagina la seguente nota:

(5) I sellini per velocipedi, ricoperti di cuoio o d'altre materie, vengono tassati come le merci in genere (voce n. 1 della presente nomenclatura »).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 307. (SERVIZIO VIII).

Trasporti per conto delle Società Cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 209-1910).

La « Società Cooperativa di consumo Ferroviaria » di Orbetello, testè costituitasi, è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e condizioni stabilite nel regolamento, di cui l'Ordine di Servizio N. 25-1901 (ex Rete Adriatica) e l'Istruzione N. 12-1901 (ex Rete Mediterranea).

Il nome della predetta cooperativa dovrà, pertanto, essere aggiunto, alla sede opportuna, nell'elenco allegato A al regolamento medesimo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 308. (Servizio VIII).

Concessione speciale XIV.

(Vedi ordine di Servizio N. 187-1910).

Nell'elenco delle Società ginnastiche ammesse a fruire della Concessione speciale XIV devono aggiungersi, seguendo l'ordine alfabetico delle sedi, i sodalizi qui appresso indicati:

Sedi	Denominazione
Firenze	Unione Sportiva fiorentina « Sempre Avanti »
Perugia	Società ginnastica « Libertas »
Rimini	Società ginnastica « Libertas »

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 309. (Servizio VIII).

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 290-1910)

Con effetto dal 16 novembre 1910, la stazione di Schlaverie è stata ammessa alla tariffa eccezionale P. V., n. 6 per spedizioni di 10 tonnellate.

Per conseguenza a pagina 554 del 16° supplemento alla tariffa Italo-germanica, deve introdursi, nella sede opportuna, il nome della anzidetta stazione coi relativi prezzi e nota:

Tariffa eccezionale N. 6.

Prezzi per quintale

Schlaverie (1)	Pino	1.84
	Chiasso . . .	1.97
	Peri	2.62

(1) Ammessa alle sole spedizioni in provenienza e destinazione della Ditta Fratelli Stumm.

Distribuito gli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 310. (Servizio VIII).

Indicazioni da praticarsi sui Mod. G-140.

(Vedi Ordini di Servizio N. 316-1908 e 318-1909).

I Conduttori, o coloro che ne disimpegnano le funzioni (compresi i Capi-Conduttori viaggianti con treni non scortati da Conduttori) d'ora innanzi dovranno indicare sempre sul Mod. G-140 o G-140ᵃ accompagnante ciascuno dei carri misti G. V. viaggianti col treno che scortano, il loro nome e cognome e la tratta nella quale il carro rimane in loro consegna.

Tali indicazioni, da scriversi con inchiostro in modo chiaro e leggibile, dovranno praticarsi al quadro F dei detti Moduli G-140 utilizzando la casella a destra di quella che verrà occupata da ciascun Conduttore per apporvi il proprio timbro. Di mano in mano che si procederà a ristampe dei detti Moduli G-140, il quadro F verrà opportunamente predisposto secondo queste nuove disposizioni.

Coll'occasione si avverte che prossimamente verrà eseguita la distribuzione del nuovo Elenco dei carri normali e scorta con itinerario a G. V. e prospetto dei treni stabiliti per il loro inoltro, comprendente tutte le modificazioni introdotte finora e l'elenco dei carri intercomunicanti FI.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 15 e 16 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 311. (Servizio VIII).

Modificazioni all'allegato n. 8 alle tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato.

Col giorno 10 ottobre 1910, il servizio merci che veniva prima effettuato nel Magazzino A. dello scalo marittimo di Napoli è stato trasferito nel Magazzino C dello scalo stesso.

In seguito a ciò, sono da introdursi le seguenti modificazioni nella parte seconda del Capo II dell'allegato n. 8 alle tariffe e condizioni pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato:

nella suddivisione dello scalo marittimo l'indicazione

Digitized by Google

« Magazzino A (Capannone situato sulla banchina di Villa del Popolo », deve essere sostituita da quella « Magazzino C (Capannone situato sulla banchina di Porta di Massa) »;

negli articoli sotto accennati l'indicazione « Magazzino A » deve essere sostituita da quella « Magazzino C »;

nel penultimo capoverso dell'art. 1;

nell'intestazione, nel primo e nel secondo capoverso dell art. 2;

nell'articolo 3;

nel quadro dei prezzi fatti dell'art. 4 e nella nota (2) in calce a detto quadro;

nel secondo e nel terzo capoverso dell'art. 5;

nella seconda parte dell'art. 8;

nel secondo capoverso dell'art. 9.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 312. (Servizio VIII).

Tariffa locale n. 217 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 261-1910).

Col 1° dicembre 1910 la tariffa locale n. 217 P. V., serie B, viene estesa ai trasporti di « calci idrauliche e cementi » in partenza dalla stazione di *Castel S. Giovanni* ed in destinazione degli scali di *Genova P. C. Calate, S. Benigno Calate, S. Limbania Calate, Savona Marittima e Venezia Marittima,* con i prezzi rispettivamente, di L. 5.3767, L. 6.3985 e L. 9.3484 per tonnellata.

Per conseguenza, nella serie B della tariffa locale predetta, dopo l'indicazione della stazione di Casale, dovrà essere inscritta quella di *Castel S. Giovanni* e tale indicazione ed i prezzi di cui sopra dovranno essere aggiunti nella tabella della serie anzidetta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . **L. 4,00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . „ **8,00**

Digitized by Google

ANNO III - N. 49. 8 DICEMBRE 1910.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, dicembre 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C·75

Digitized by Google

Digitized by Google

R. DECRETO *n. 818 del 20 novembre 1910, che autorizza un prelevamento di somma dal fondo di riserva delle spese impreviste dello stato di previsione della spesa del Ministero del Tesoro, occorrenti per le Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, colle modificazioni apportatevi dell'art. 1° della legge 25 giugno 1909, n. 372;

Visto che il fondo di riserva istituito per le spese impreviste delle Ferrovie dello Stato depositato in conto corrente presso la tesoreria centrale del Regno presentava al 30 giugno 1910 una disponibilità di lire 10.762.631,75;

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato per i lavori pubblici ed il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Dal fondo di riserva per le spese impreviste depositato in conto corrente presso la tesoreria centrale del Regno, a termini dell'art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1° della legge 25 giugno 1909, n. 372, è autorizzata la prelevazione della somma di L. 3.000.000 da inscriversi al seguente capitolo della parte ordinaria bilancio dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio 1909-1910:

Entrata.

Capitolo 18 « Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, destinati alla parte ordinaria » (art. 24 comma 1° e 4° della legge 7 luglio 1907, n. 429), L. 3.000.000.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, N. 280 del 2 dicembre 1910.

Digitized by Google

Detta somma sarà portata in aumento del seguente capitolo della parte ordinaria del bilancio dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio stesso.

Spesa.

Capitolo 12. « Manutenzione del materiale rotabile », L. 3.000.000.

Questo decreto sarà comunicato al Parlamento insieme al conto consuntivo.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 novembre 1910.

VITTORIO EMANUELE

SACCHI.
TEDESCO

Visto, *Il Guardasigilli :* FANI.

Digitized by Google

Distanze chilometriche dalla fermata di Ponte della Venturina alle stazioni sottoindicate:

Stazioni	Chilometri	Stazioni	Chilometri
Bologna	62	Altopascio	67
Borgo Panigale	57	Porcari	72
Casalecchio di Reno	52	Tassignano	76
Pontecchio	47	Lucca	81
Sasso	43	Montuolo	87
Marzabotto	35	Ripafratta	89
Pioppe di Salvaro	29	Rigoli	93
Vergato	23	Bagni di S. Giuliano	96
Riola	15	Pisa Centr. e Porta Nuova	101
Bagni della Porretta	3	Pisa Porta Fiorentina	106
Molino del Pallone	5	Tombolo	114
Pracchia	13	Bivio Calambrone	120
Corbezzi	20	Livorno S. Marco	123
Piteccio	26	Livorno Torretta	123
Vaioni	32	Livorno Marittima	125
Pistoia	38	Montale Agliana	46
Pontelungo	40	Prato	54
Serravalle Pistoiese	43	Calenzano	58
Pieve Monsummano	49	Sesto Fiorentino	63
Bagni di Montecatini	51	Castello	66
Borgo a Buggiano	55	Rifredi	68
Pescia	58	Firenze S. Maria Novella	71
Montecarlo S. Salvatore	63	Firenze Porta al Prato	74

Digitized by Google

Allegato all'Ordine di Servizio N. 317-1910.

PROSPETTO

delle etichette, dei cartellini e dei listini

DA USARSI

per l'inoltro dei trasporti a G. V., a P. V. A. ed a P. V.

dal 1° gennaio 1911

N. B. — I cartellini mod G-242, G-244, G-246 e dal G-259 al G-264, debbono usarsi soltanto *pei carri chiusi* od *aperti con copertoni;* le etichette mod. G-243, G-245 e G-247, invece, *pei soli carri aperti senza copertone.*

Digitized by Google

Numero e serie dei moduli	Uso dei moduli	Qualità dei moduli	Colore	
			della carta	dei caratteri
G-242	per carro completo a G. V.	cartellino	bleu	nero
» 243	Id.	etichetta	»	»
» 244	per carro completo a P. V. A. . .	cartellino	aranciato	»
» 245	Id.	etichetta	»	»
» 246	per carro completo a P. V.	cartellino	rosso	»
» 247	Id.	etichetta	»	»
» 248	per carro completo a G.V. in servizio	»	grigio	rosso
» 249	» » a P.V. »	»	»	nero
» 250	per carro scorta a G. V. con itinerario	»	bianco	rosso
» 251	» misto normale a G. V. . .	»	»	»
» 252	» » supplementare a G. V.	»	camoscio	»
» 253	» scorta a G.V. senza itinerario	»	giallo	»
» 254	» misto normale a P. V . .	»	bianco	nero

Digitized by Google

Indicazioni stampate sui moduli	Indicazioni da esporsi a mano sui moduli	Modo di applicare le etichette, i cartellini ed i listini
Trasporti a Grande Velocità a a carro completo.		**LE ETICHETTE** sul lato inferiore destro di entrambi le pareti del carro e precisamente sulle apposite tabelle.
Id.		**I CARTELLINI** pei *carri chiusi* si appendono ai due ganci di chiusura a mezzo della funicella del piombo, nel modo seguente: assicurata, come d'uso, la cordicella del piombo al gancio di chiusura di entrambi le portelle del carro, si fa passare uno dei capi nell'occhiello dei cartellini, si pratica un nodo semplice ed allentato, indi si applica il piombo nei modi prescritti. pei *carri aperti con copertoni* assicurati da corda unica, il cartellino si applica da una parte alla cordicella del piombo, seguendo le prescrizioni succitate, e dall'altra lo si annoda alla corda unica, curando che entrambi questi cartellini si trovino in posizione ben visibile e possibilmente nel centro della cassa del carro.
Trasporti a P. V. Accelerata		
Id.		
Trasporti a Piccola Velocità a carro completo.	Numero e serie del carro – Provenienza – Destinazione Via da percorrersi – Destinatario – Data di carico.	
Id.		
Trasporti in servizio a Grande Velocità.		
Trasporti in servizio a Piccola Velocità.		
Scorta a G. V. con itinerario – Numero e descrizione dell'itinerario – Provenienza – Destinazione.	Numero e serie del carro – Data di carico.	
Normale a Grande Velocità – Numero e descrizione dell'itinerario – Provenienza – Destinazione.	Id.	
Supplementare a Grande Velocità – Itinerario N........	Numero dell'itinerario - Provenienza – Destinazione – Numero e serie del carro – Data di carico.	Sul lato inferiore destro di entrambi le pareti del carro e precisamente sulle apposite tabelle.
Carro scorta a Grande Velocità	Provenienza – Destinazione – Numero e serie del carro – Data e treno di partenza.	
Normale a Piccola Velocità – Numero e descrizione dell'itinerario – Provenienza – Destinazione.	Numero e serie del carro – Data di carico.	

Digitized by Google

Numero e serie dei moduli	Uso dei moduli	Qualità dei moduli	Colore	
			della carta	dei caratteri
G–255	per carro misto supplementare a P.V.	etichetta	camoscio	nero
» 256	» » » diretto a P. V. . .	»	camoscio con striscia rossa	»
» 257	» Feretro	cartellino	bianco e nero	nero con lettere in bianco
» 258	» bestiame.	etichetta	giallo	nero
» 259	» corrosivi e veleni (A carro completo, o da considerarsi come tale.)	cartellino	bianco	»
» 260	» infiammabili . . (A carro completo, o da considerarsi come tale.)	»	»	rosso
» 261	» esplosivi . . . (A carro completo, o da considerarsi come tale.)	»	»	»
» 262	» detonanti . . . (A carro completo, o da considerarsi come tale.)	»	»	»
» 263	» derrate alimentari	»	verde	»
» 264	» uva e mosto	»	bianco	»
» 265	» trasporti postali	»	bleu	nero

Digitized by Google

Indicazioni stampate sui moduli	Indicazioni da esporsi a mano sui moduli	Modo di applicare le etichette, i cartellini ed i listini
Supplementare al normale a Piccola Velocità N........ Carro misto diretto a Piccola Velocità - Itinerario N........ (striscia rossa trasversale).	Numero dell' Itinerario - Provenienza - Destinazione - Numero e Serie del carro - Data di carico.	Sul lato inferiore destro di entrambi le pareti del carro e precisamente sulle apposite tabelle.
Feretro Piccola Velocità Accelerata — Bestiame (in triangolo) Corrosivi e veleni — Categoria 2ª - Disegno di un teschio Infiammabili - Categoria 8ª, 9ª e 10ª Esplosivi - Categorie 11ª, 12ª e 13ª - Disegno di una granata con fiamma Detonanti - Categoria 14ª - Disegno di una granata con fiamma Trasporti a P. V. Accelerata - Derrate alimentari Uva o Mosto	Numero e serie del carro - Provenienza - Destinazione - Via da percorrersi - Destinatario - Data di carico	**LE ETICHETTE** sul lato inferiore destro di entrambi le pareti del carro e precisamente sulle apposite tabelle. **I CARTELLINI** pei *carri chiusi* si appendono ai due ganci di chiusura a mezzo della funicella del piombo, nel modo seguente: assicurata, come d'uso, la cordicella del piombo al gancio di chiusura di entrambi le portelle del carro, si fa passare uno dei capi nell'occhiello dei cartellini, si pratica un nodo semplice ed allentato, indi si applica il piombo nei modi prescritti; pei *carri aperti con copertoni* assicurati da corda unica, il cartellino si applica da una parte, alla cordicella del piombo, seguendo le prescrizioni succitate e dall'altra lo si annoda alla corda unica, curando che entrambi questi cartellini si trovino in posizione ben visibile e possibilmente nel centro della cassa del carro.
Trasporti per conto delle R. R. Poste	Numero e serie del carro - Provenienza - Destinazione - Via da percorrersi - Data di carico - Treno di partenza	

Digitized by Google

Numero e serie dei moduli	Uso dei moduli	Qualità dei moduli	Colore	
			della carta	dei caratteri
G–266	per carro da lavarsi	etichetta	bianco	nero
» 267	» » vuoto per la lavatura. .	»	»	»
» 268	» » vuoto lavato	»	»	»
» 269	» » da disinfettarsi	»	rosso	»
» 270	» » vuoto per la disinfezione.	»	»	»
» 271	» » vuoto disinfettato . . .	»	»	»
» 272	per serbatoio vuoto	»	bianco	»
» 273	» carro arredato per trasporti militari	»	»	»
» 274	» indicare il lato del carro che deve rimanere chiuso.	»	»	»
» 275	» merci fragili.	»	giallo	»
» 276	» vini in fusti sovrapposti . . .	»	»	»
» 277	» pesce fresco	»	rosso	»
» 278	» privative.	»	»	»
» 279	» derrate alimentari	»	verde	»
» 280	» bozzoli	»	rosso	»
» 281	» carri destinati agli Scali marittimi	»	»	»

Digitized by Google

Indicazioni stampate sui moduli	Indicazioni da esporsi a mano sui moduli	Modo di applicare le etichette, i cartellini ed i listini
Da lavarsi a	Provenienza – Data – Destinazione	
Per la lavatura a	Id.	
Lavato	Stazione che eseguì la lavatura Data	Sul lato inferiore destro di entrambi le pareti del carro e precisamente sulle apposite tabelle. Le etichette mod. G-266 e G-269 debbono applicarsi in aggiunta a quelle mod. G-258 (trasporti di bestiame) e al disotto delle medesime.
Da disinfettarsi a	Provenienza – Data – Destinazione	
Per la disinfezione a	Id.	
Disinfettato	Stazione che eseguì la disinfezione – Data	
Serbatoio vuoto	Numero e serie del carro - Data di spedizione – Provenienza – Destinazione – Via da percorrersi – Destinatario	Ai due lati e nella parte centrale del serbatoio o della parete che lo ricopre.
Arredato per trasporti militari	Stazione che eseguisce l'arredamento – Data di arredamento	Al centro di entrambi le portelle del carro.
Lato da rimanere chiuso	Provenienza – Numero e serie del carro – Data di carico	Nella parte centrale delle pareti le cui portelle debbono rimanere chiuse.
Merci fragili – Vietate manovre a spinta.	—	
Vini in fusti sovrapposti – Vietate manovre a spinta.	—	
Pesce fresco.	—	Sul lato inferiore destro di entrambi le pareti del carro e precisamente sulle apposite tabelle, ma al disotto delle altre etichette di cui sono il complemento.
Privative.	—	
Derrate.	—	
Bozzoli.	—	
Nome dello scalo marittimo di destinazione.	—	

Digitized by Google

Numero e serie dei moduli	Uso dei moduli		Qualità dei moduli	Colore	
				della carta	dei caratteri
G-282	Per carri di altre Amministrazioni entrati da:	Ventimiglia e Modane . .	etichetta	rosso	nero
» 283		Domodossola, Luino e Chiasso	»	azzurro	»
» 284		Ala, Pontebba e Cormons .	»	giallo	»
» 285		Stazioni comuni con le Ferrovie Secondarie Italiane	»	bianco	rosso
» 286	per carri esteri in disguido		»	verde	nero
» 287	» manovre		»	vari	vari
» 288	» corrosivi e veleni.	caricati in carri misti	»	bianco	nero
» 289	» infiammabili . .		»	»	rosso
» 290	» esplosivi . . .		»	»	»
» 291	» detonanti . . .		»	»	»
» 292	per Carri Misti Diretti a P. V. . .		listino	rosso	nero
» 293	» Uva e Mosto		»	»	»
» 294	» Merci fragili		»	giallo	»

Digitized by Google

Indicazioni stampate sui moduli	Indicazioni da esporsi a mano sui moduli	Modo di applicare le etichette, i cartellini ed i listini
Entrato da: Ventimiglia o Modane. Domodossola o Luino o Chiasso. Ala o Pontebba o Cormons. (Nome della stazione comune colle Ferrovie Secondarie Italiane).	Data d'entrata	Sul lato inferiore sinistro di entrambi le pareti del carro e precisamente sulle apposite tabelle, di seguito, nel senso da sinistra a destra, a quelle già applicate dai transiti precedenti.
. . . .	Nome della stazione di confine alla quale il carro deve essere ritornato – Data d'entrata	
Nome della stazione che se ne serve.	Data e treno d'arrivo – Numero della linea sulla quale il carro dev'essere portato per la scomposizione, per il riordino, per lo scarico, ecc.	Sulle apposite tabelle, però da quel solo lato che sarà riconosciuto opportuno per ogni stazione.
Corrosivi e veleni – Disegno di un teschio.	—	Sul lato inferiore destro di entrambi le pareti del carro ed alla base delle etichette nei carri misti, delle quali costituiscono il complemento.
Infiammabili.	—	
Esplosivi – Disegno di una granata con fiamma.	—	
Detonanti – Disegno di una granata con fiamma.	—	
Questo carro misto deve considerarsi come Completo e viaggiare coi mezzi più solleciti fino a	Nome della stazione alla quale il carro dev'essere inviato coi treni più celeri.	Sul margine superiore destro dei fogli di scorta, pei carri completi o dei fogli d'accompagnamento pei carri misti.
Uva o Mosto	—	
Merci fragili – Vietate manovre a spinta.	—	

Digitized by Google

Numero e serie dei moduli	Uso dei moduli	Qualità dei moduli	Colore	
			della carta	dei caratteri
G-295	per vini in fusti sovrapposti . . .	listino	giallo	nero
» 296	» carri derrate con itinerario prescritto	»	verde	»
» 297	» merci corrosive e velenose . .	»	bianco	»
» 298	» » infiammabili	»	»	rosso
» 299	» » esplosive	»	»	»
» 300	» » detonanti	»	»	»
» 312	» Carri diretti all'Estero	etichetta	celeste	nero
» 313	» Foglia di gelso	»	rosso	»
» 314	» carri destinati a viaggiare con determinati treni	»	»	»
» 315				
» 316	» Fiori freschi	etichetta	rosso	nero
» 323	» Foglia di gelso	listino	»	»
» 324	» Bozzoli	»	»	»
» 325	» Fiori freschi	»	»	»
» 326				
» 327				

Digitized by Google

Indicazioni stampate sui moduli	Indicazioni da esporsi a mano sui moduli	Modo di applicare le etichette, i cartellini ed i listini
Vini in fusti sovrapposti – Vietate manovre a spinta.	—	Sul margine superiore destro dei fogli di scorta, pei carri completi o dei fogli d'accompagnamento, pei carri misti.
Deve viaggiare coi treni indicati nel foglio – itinerario per carri derrate a G. V. e P. V. A.	—	
Corrosivi e veleni.	—	
Infiammabili.	—	
Esplosivi.	—	
Detonanti.	—	
Per il Transito di (Nome del transito internazionale).	—	Sul lato inferiore destro di entrambi le pareti del carro e precisamente sulle apposite tabelle, ma sempre al disotto delle altre etichette delle quali costituiscono il complemento.
Foglia di gelso.	—	
Treno (Numero del treno) per carri destinati (destinazione).	—	
Fiori freschi.	—	Sul lato inferiore destro di entrambi le pareti del carro e precisamente sulle apposite tabelle, ma sempre al disotto delle altre etichette, delle quali costituiscono il complemento.
Foglia di gelso.	—	Sul margine superiore destro dei fogli di scorta, pei carri completi o dei fogli d' accompagnamento, pei carri misti.
Bozzoli.	—	
Fiori freschi.	—	

Digitized by Google

Allegato all'ordine di Servizio N. 319-1910.

Itinerari e prezzi di nuovi *Biglietti circolari Sud delle Alpi*

Serie C — Domodossola-Ventimiglia

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
1	Domodossola–{ Arona { Milano-Voghera / Novara } Alessandria / Orta Miasino-Novara }–Genova-Ventimiglia *o viceversa*	42.00	29.60
2	Domodossola-Milano-Piacenza-Bologna-Firenze-Empoli-Pisa-Livorno-Pisa-Genova-Ventimiglia *o viceversa*	88.00	61.80
3	Domodossola-Milano-Verona--Venezia-Padova-Bologna-Firenze-Empoli-Pisa-Livorno-Pisa-Genova-Ventimiglia *o viceversa*	106.85	72.40
4	Domodossola-Milano-Verona-Venezia-Padova-Bologna-Firenze- (Chiusi / Foligno) -Roma-Civitavecchia- (Livorno / Colle Salvetti) -Pisa-Genova-Ventimiglia *o viceversa*	133.00	87.80
5	Domodossola-Milano-Verona-Venezia-Padova-Bologna-Firenze- (Chiusi / Foligno) -Roma- (Palestrina / Velletri) -Napoli- (Palestrina / Velletri) --Roma-Civitavecchia- (Livorno / Colle Salvetti) -Pisa-Genova-Ventimiglia *o viceversa*	148.20	98.00
9	Domodossola-Milano-Verona-Venezia-Padova-Ferrara- (Bologna / Ravenna) -Rimini-Ancona-Foggia-Napoli- (Palestrina / Velletri) -Roma- (Chiusi / Foligno) --Firenze-Empoli-Pisa-Livorno-Pisa-Genova-Ventimiglia *o viceversa*	151.80	100.40
11	Domodossola-Milano-Verona-Padova-Venezia-Padova-Bologna-Firenze- (Chiusi / Foligno) -Roma- (Palestrina / Velletri) -Napoli--Napoli-Palermo via mare { (Aragona C. / Marianopoli) -Catania-Giardini T. / Patti }-Messina-{ Villa S. Giovanni / Reggio C. }-{ Metaponto / Paola } -Salerno-Napoli } (oppure, da Napoli, andata per la via di terra, ritorno via mare) Napoli-Caserta- (Palestrina / Velletri) -Roma- (Livorno / Colle Salvetti) -Pisa-Genova-Ventimiglia *o viceversa*	211.10	140.10

Digitized by Google

Serie D - Domodossola-Modane

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
1	Domodossola–{Arona–Milano–Novara–Vercelli / [(Arona / Orta Miasino)–(Borgomanero–Santhià / Novara–Vercelli)]}–Torino–Modane *o viceversa*	36.40	25.65
2	Domodossola–Milano–Piacenza–Bologna–Firenze–Empoli–Pisa–Livorno–Pisa–Genova–(Alessandria / Acqui)–Torino–Modane *o viceversa*	97.75	68.50
3	Domodossola–Milano–Verona–Venezia–Padova–Bologna–Firenze–Empoli–Pisa–Livorno–Pisa–Genova–(Alessandria / Acqui)–Torino–Modane *o viceversa*	114.95	75.70
4	Domodossola–Milano–Verona–Venezia–Padova–Bologna–Firenze–(Chiusi / Foligno)–Roma–Civitavecchia–(Livorno / Colle Salvetti)–Pisa–Genova–(Alessandria / Acqui)–Torino–Modane *o viceversa*	137.15	90.70
5	Domodossola–Milano–Verona–Venezia–Padova–Bologna–Firenze–(Chiusi / Foligno)–Roma–(Palestrina / Velletri)–Napoli–(Palestrina / Velletri)–Roma–Civitavecchia–(Livorno / Colle Salvetti)–Pisa–Genova–(Alessandria / Acqui)–Torino–Modane *o viceversa*	152.15	100.70
9	Domodossola–Milano–Verona–Venezia–Padova–Ferrara–(Bologna / Ravenna)–Rimini–Ancona–Foggia–Napoli–(Palestrina / Velletri)–Roma–(Chiusi / Foligno)–Firenze–Empoli–Pisa–Livorno–Pisa–Genova–(Alessandria / Acqui)–Torino–Modane *o viceversa*	155.15	102.70
11	Domodossola–Milano–Verona–Padova–Venezia–Padova–Bologna–Firenze–(Chiusi / Foligno)–Roma–(Palestrina / Velletri)–Napoli– Napoli-Palermo-via mare–{(Aragona C. / Marianopoli)–Catania–Giardini T. / Patti}–Messina–(Villa S. Giovanni / Reggio C.)–(Metaponto / Paola)–Battipaglia–Salerno–Napoli (oppure, da Napoli, andata per la via di *terra*, ritorno via mare) Napoli–Caserta–(Palestrina / Velletri)–Roma–(Livorno / Colle Salvetti)–Pisa–Genova–(Alessandria / Acqui)–Torino–Modane *o viceversa*	211.45	140.40

Digitized by Google

Serie F - Domodossola-Chiasso.

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	Prezzo	
		1ª classe	2ª classe
		Lire	Lire
1	Domodossola–Arona–Milano–Chiasso *o viceversa*	17.70	12.55
2	Domodossola–{Arona / Orta Miasino}{Borgomanero–Santhià–Torino {Alessandria / Acqui} / Novara–Alessandria}–Genova–Pisa–Livorno–Pisa–Empoli–Firenze–Bologna–Piacenza–Milano–Chiasso *o viceversa*	93.25	65.45
3	Domodossola–{Arona / Orta Miasino}{Borgomanero–Santhià–Torino {Alessandria / Acqui} / Novara–Alessandria}–Genova–Pisa–Livorno–Pisa–Empoli–Firenze–Bologna–Padova–Venezia–Verona–Milano–Chiasso *o viceversa*	112.00	73.90
4	Domodossola–{Arona / Orta Miasino}{Borgomanero–Santhià–Torino {Alessandria / Acqui} / Novara–Alessandria}–Genova–Pisa– Livorno / Colle Salvetti –Civitavecchia–Roma– Chiusi / Foligno –Firenze–Bologna–Padova–Venezia–Verona–Milano–Chiasso *o viceversa*	134.80	89.00
5	Domodossola–{Arona / Orta Miasino}{Borgomanero–Santhià–Torino {Alessandria / Acqui} / Novara–Alessandria}–Genova–Pisa– Livorno / Colle Salvetti –Civitavecchia–Roma– Palestrina / Velletri –Napoli– Palestrina / Velletri –Roma– Chiusi / Foligno –Firenze–Bologna–Padova–Venezia–Verona–Milano–Chiasso *o viceversa*	149.80	99.00
9	Domodossola–{Arona / Orta Miasino}{Borgomanero–Santhià–Torino {Alessandria / Acqui} / Novara–Alessandria}–Genova–Pisa–Livorno–Pisa–Empoli–Firenze– Chiusi / Foligno –Roma– Palestrina / Velletri –Napoli–Foggia–Ancona–Rimini– Bologna / Ravenna –Ferrara–Padova–Venezia–Verona–Milano–Chiasso *o viceversa*	152.80	101.00
11	Domodossola–{Arona / Orta Miasino}{Borgomanero–Santhià–Torino {Alessandria / Acqui} / Novara–Alessandria}–Genova–Pisa– Livorno / Colle Salvetti –Roma– Palestrina / Velletri –Napoli Napoli–Palermo–via mare {Aragona C. / Marianopoli} Catania–Giardini T. / Patti}–Messina–{Villa S. Giovanni / Reggio C.}–{Metaponto / Paola}–Battipaglia–Salerno–Napoli} (oppure, da Napoli, andata per la via di terra, ritorno via mare) Napoli–Caserta– Palestrina / Velletri –Roma– Chiusi / Foligno –Firenze–Bologna–Padova–Venezia–Padova–Verona–Milano–Chiasso *o viceversa*	210.30	139.50

Digitized by Google

Ordine Generale N. 10. (SERVIZIO I).

Servizi di navigazione di Stato — Ispettorati di navigazione.

(Vedi Ordine Generale N. 7-1910).

Il primo alinea dell'art. III dell'Ordine Generale N. 7-1910, relativo ai servizi di navigazione dello Stato è sostituito dal seguente:

« Alla diretta sorveglianza delle linee di navigazione sono preposti:

« per il Servizio IX: un Ispettorato di navigazione se-
« dente a Palermo per le linee tra il continente e la Sicilia ed
« altro con sede a Civitavecchia per quelle tra il continente e la Sardegna. Entrambi dipendono direttamente dal Servizio
« Centrale IX ».

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 19 novembre 1910.

Ordine di Servizio N. 313. (SERVIZIO VII).

Trasformazione della casa cantoniera di Ponte della Venturina in fermata.

(Vedi Ordine di Servizio N. 195-1909)

A datare dal 1° dicembre 1910, la casa cantoniera di Ponte della Venturina, al km. 70-700 da Firenze, della linea Bologna-Firenze, è stata trasformata in fermata, facendo passaggio al Servizio Movimento e Traffico.

La fermata stessa, viene abilitata al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani, senza alcuna limitazione.

In relazione a ciò si dovrà:

nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) »

Digitized by Google

a pag. 72, sostituire le attuali indicazioni esposte per la casa cantoniera di Ponte della Venturina, con le seguenti:

Ponte della Venturina	Bologna-Pistoia-Firenze	Firenze (Sez. Bologna)	Bologna	63	V	B

a pag. 136, nella tabella polimetrica (63) Bologna-Pistoia-Livorno-Firenze (completata coll'aggiunta di *Bivio Calambrone* e relative distanze, di cui all'allegato *B* all'Ordine di Servizio N. 160-1910) il nome di Ponte della Venturina si dovrà considerare come stampato in carattere ordinario, sostituendo alle attuali distanze ivi esposte, quelle risultanti dal prospetto allegato;

a pag. 232 cancellare di fianco al nome di Ponte della Venturina la caratteristica di casa cantoniera sostituendo le attuali distanze per Villa S. Giovanni e Reggio Calabria Porto, rispettivamente con le seguenti:

1078	1092

Si dovrà poi, nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° ottobre 1910 (Parte Seconda) » a pag. 10, di fianco al nome di Ponte della Venturina, sopprimere l'indicazione * e la lettera L.

Inoltre il nome della fermata di Ponte della Venturina e le indicazioni relative all'instradamento ed alla distanza debbono essere aggiunte a pag. 40 del « Prontuario manoscritto delle distanze chilometriche » (copertina color camoscio) in uso nelle gestioni viaggiatori e bagagli, dopo l'indicazione di Pontedecimo.

Le stazioni situate sulle linee Bologna-Pistoia-Firenze e Pistoia-Lucca-Pisa-Livorno rileveranno la distanza per Ponte della Venturina dalla tabella N. 63 del menzionato « Prontuario Generale » dopo apportatevi le aggiunte e modificazioni di cui sopra.

Le altre stazioni della Rete formeranno la distanza per Ponte della Venturina aggiungendo km. 3 a quella di Bagni della Porretta o km 4 a quella di Molino del Pallone, ad ecce-

Digitized by Google

ozine delle stazioni che per Molino del Pallone hanno la distanza computata in transito di Lucca, che, invece, aggiungeranno km. 5.

Dal confronto si sceglierà la distanza che risulterà più breve, esponendo l'instradamento della stazione di Bagni della Porretta o di Molino del Pallone che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Per le scritture concernenti le gestioni valgono le disposizioni contenute nelle « Norme » diramate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909.

La fermata di Ponte della Venturina effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa Compartimentale di Firenze quattro volte al mese e quindi il nome della fermata stessa sarà da indicarsi nel prospetto del Compartimento di Firenze, allegato all'Ordine di Servizio N. 275-1908, colla lettera *F*.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 314. (Servizio VIII).

Servizio diretto italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 242-1910)

Nella « *Tariffa per le operazioni doganali in Gorizia, Ala, Pontafel, Kufstein* ed *Eisenstein* » di cui a pagina 258 (ristampata col 7° Supplemento) delle tariffe dirette Italo-Austro-Ungariche fra le lettere *a*) *b*) della parte *B*. - *Servizio delle Agenzie doganali ferroviarie* - si dovrà aggiungere il seguente punto:

2. Trattamento delle merci di ritorno prenotate per la temporanea importazione ed esportazione e trattamento delle merci in entrata esenti, sub condizione, da dazio (effetti di trasloco, corredi, effetti o cose ereditate, ecc.) ad eccezione degli attrezzi di carico e dei recipienti od imballaggi di ritorno.

Per ogni spedizione . . . . 42.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 315. (SERVIZIO VIII).

Tariffa locale n. 303 P. V.

Col 16 dicembre 1910 la tariffa locale n. 303 P. V., è estesa ai trasporti di « Graniti e pietre in pezzi o blocchi tanto greggi quanto lavorati », in partenza dalla stazione di Verona P. V. ed in destinazione di Roma e Napoli, coi seguenti prezzi:

STAZIONI		GRANITE E PIETRE IN PEZZI O BLOCCHI						Diritto fisso per tonnellata
		GREZZI			LAVORATI			
		di peso indivisibile			di peso indivisibile			
DI PARTENZA	DESTINATARIE	non superiore a 8000 Kg. ciascuno	ciascuno oltre 8000 Kg. fino a 12000 Kg.	ciascuno oltre 12000 Kg. fino a 20000 Kg.	non superiore a 8000 Kg. ciascuno	ciascuno oltre 8000 Kg. fino a 12000 Kg.	ciascuno oltre 12000 Kg. fino a 20000 Kg.	
		Prezzi per tonnellata						
Verona P.V.	Roma .	20.20	21.82	26.18	21.82	25.00	30.00	0.206
	Napoli .	24.71	27.43	32.91	28.05	30.13	36.15	0.206

Per conseguenza, nella intestazione della detta tariffa locale dovrà essere aggiunta, fra le stazioni di partenza, l'indicazione della nominata stazione di Verona P. V.

Tale indicazione ed i prezzi cui sopra dovranno essere riportati nella tabella della tariffa locale predetta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 316. (Servizio VIII).

Concessione speciale VII.

A datare dal 10 Dicembre 1910 il seguente Sodalizio è ammesso a fruire della Concessione speciale VII.

Casa S. Giuseppe del Suffragio-Gozzano.

Apposita aggiunta dovrà essere fatta nel posto indicato dall'ordine alfabetico delle Sedi, nell'Elenco relativo alla Concessione speciale sopranominata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9. ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 317. (Servizio VII).

Etichette, cartellini, e listini per l'inoltro dei trasporti a G. V. a P. V. A. ed a P. V.

A datare dal 1° gennaio 1911, per l'inoltro dei trasporti a G. V., a P. V. A. ed a P. V., le stazioni dovranno far uso delle etichette, dei cartellini e dei listini che risultano nell'allegato prospetto, seguendo, per la loro applicazione, le istruzioni contenute nel prospetto stesso.

In base alle indicazioni del prospetto, le stazioni dovranno predisporre il fabbisogno annuo per ogni singolo modulo e trasmetterlo d'urgenza alle Divisioni del Movimento e Traffico dalle quali dipendono, tenendo presente che per le etichette mod. G-249, da usarsi pei trasporti in servizio di carbone fossile e di mattonelle, provvederà direttamente il Servizio centrale VI.

Resta assolutamente vietata l'applicazione ai carri di qualsiasi etichetta o cartellino, tanto di Servizi dell'Amministrazione, che di privati, senza il preventivo benestare del Servizio cen-

Digitized by Google

trale VII, eccezione fatta per le etichette da applicarsi dagli agenti del Servizio della Trazione. ai carri da ripararsi.

Dalla data suindicata cesseranno di avere vigore tutte le disposizioni contrarie alle presenti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11 14, 15, 16 e 17 ed al personale dei Magazzini merci e delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 318. (SERVIZIO VIII).

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 309-1910).

Con effetto dal 1° dicembre 1910, la stazione di Merzig (Saar) è stata ammessa al carteggio diretto pei trasporti in servizio italo-germanico; di conseguenza nella tariffa diretta sono da apportarsi le seguenti modificazioni:

Pag. 331 (16° Supplemento). Sostituire come appresso le indicazioni attualmente esposte nell'Elenco delle stazioni:

Srb.	**Merzig** (Saar) . .	—	630	674	881	—

Pag. 418 (16° Supplemento). Aggiungere a suo posto il nome di detta stazione coi relativi prezzi qui sotto indicati:

Tariffe generali a Grande Velocità e Piccola Velocità.

		Tariffa a Grande velocità			Tariffe a piccola velocità – Spedizioni senza condizioni di peso			
		CLASSI			CLASSI			
		a	b	c	1	2	3	4
Merzig (Saar)	Pino . .	—	—	—	8.20	8.03	7.37	8.03
	Chiasso .	—	—	—	8.69	8.48	7.82	8.48
	Peri . .	—	—	—	10.87	9.89	9.58	8.66

Digitized by Google

		TARIFFE A PICCOLA VELOCITÀ									
		Spedizioni a vagone completo									
		CLASSI				TARIFFE SPECIALI					
						I		II		III	
		A	B	C	D	a	b	a	b	a	b
Marzig (Saar)	Pino .	5.36	4.75	5.36	4.75	3.99	3.61	3.99 3.43 (7)	2.80 2.32 (7)	3.02	1.88
	Chiasso .	5.73	5.07	5.73	5.07	4.26	3.86	4.26 3.70 (7)	2.99 2.51 (7)	3.24	2.01
	Peri .	8.66	6.90	7.30	6.65	6.31	5.65	6.31 5.13 (7)	4.15 3.16 (7)	4.63	2.86

(7) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti di mattonelle di terra cotta verniciate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 319. (SERVIZIO VIII).

Biglietti per viaggi circolari al « sud delle Alpi ».

Col 1° dicembre 1910 sono stati istituiti e posti in vendita presso talune stazioni ed Agenzie all'estero dei nuovi biglietti per viaggi circolari *Sud delle Alpi* (Ordine di Servizio 26-1903 ex R. M. e N. 60-1903 ex R. A.), che interessano il transito del Sempione e che costituiscono le nuove serie C, D, ed F, dei viaggi di detta specie.

Gli itinerari ed i prezzi di tali nuovi biglietti si trovano indicati nell'allegato al presente.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 320. (Servizio VIII).

Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata.

(Vedi Ordine di Servizio N. 299-1910).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 280-1910, si avverte che è stata concessa la facoltà di completare, in stazioni intermedie, il carico dei vagoni di derrate alimentari spedite a P. V. A. anche alle ditte seguenti:

Ciufici Nicola, di Ortona.
Melilla Nicola e C., di Ortona.
Tosi Pietro e figlio, di Pedaso.
Strano Innocenzio, di Catania.

Ordine di Servizio N. 321. (Servizio VIII).

Servizio cumulativo con la Societa Veneta.

(Vedi Ordine di Servizio N. 204-1910).

Col 10 dicembre 1910, la sopratassa di transito pei trasporti a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria in servizio cumulativo con la Società Veneta, diretti o provenienti da Bologna S. Vitale ed in transito da Bologna (Stato), viene elevata a L. 4.25 per ogni vagone completo o da considerarsi come tale fino a 10 tonnellate di merce, come pure per qualsiasi spedizione di bestiame tanto a capo, quanto a vagone completo.

Per le spedizioni di merci non a carro completo rimane invariata la sopratassa di L. 0.30 per tonnellata, divisibile di dieci in dieci chilogrammi.

Tale sopratassa di L. 0.30 per tonnellata, pure divisibile di 10 in 10 chilogrammi, è dovuta anche per le eccedenze di carico oltre le 10 tonnellate che si verificano pei trasporti a carro completo.

Digitized by Google

La sopratassa minima per spedizione rimane invariata in L. 0.30; così pure continuano a rimanere escluse dal pagamento di qualunque sopratassa le spedizioni di numerario e di oggetti preziosi.

Ordine di Servizio N. 322. (Servizio I).

I. — **Disposizioni relative all'uso dei biglietti a prezzo ridotto (serie C) per le linee di navigazione dello Stato.**
II. — **Viaggi dei giornalisti e loro famiglie.**

I.

In dipendenza delle modificazioni, attuate, col 1° dicembre 1910, pei viaggi sulle linee di navigazione dello Stato, si avverte — a parziale modificazione di quanto venne disposto con l'Ordine di Servizio, n. 161-1910 — che pei viaggi sulle linee stesse con biglietti a prezzo ridotto (serie *C*) dovrà applicarsi d'ora innanzi la *Tariffa delle concessioni speciali pei trasporti marittimi* i cui prezzi risultano dall'allegato al testo delle « Condizioni e Tariffe pei trasporti fruenti di concessioni spe- « ciali e pei trasporti militari in servizio interno delle linee di « navigazione esercitate dallo Stato ». Edizione 1° dicembre 1910.

Nei biglietti serie C da rilasciarsi fino a tutto il 31 dicembre 1910, per percorsi marittimi si dovrà depennare l'indicazione: « a Tariffa differenziale C » sostituendola con la seguente: « *Tariffa delle Concessioni speciali* ».

I nuovi modelli di serie C per l'anno 1911 porteranno tale indicazione impressa a stampa.

Tenuto presente poi che per le sottoindicate relazioni i prezzi della Tariffa delle Concessioni speciali corrispondono a quelli della Tariffa ordinaria, non si dovranno in tali casi rilasciare biglietti serie C per percorsi marittimi.

Digitized by Google

Relazioni per le quali non si devono rilasciare biglietti (Serie C).

Civitavecchia-Golfo Aranci	2a e 3a	classe
Civitavecchia-Terranova	3a	»
Golfo Aranci-Terranova	1a 2a e 3a	»
Golfo Aranci-Maddalena	1a 2a e 3a	»
Civitavecchia-Maddalena	2a e 3a	»
Napoli-Siracusa	2a e 3a	»
Messina-Siracusa	1a 2a e 3a	»
Reggio-Siracusa	1a 2a e 3a	»
Siracusa-Catania	1a 2a e 3a	»
Siracusa-Riposto	1a 2a e 3a	»
Catania-Riposto	1a 2a e 3a	»
Catania-Reggio	3a	»
Riposto-Reggio	2a e 3a	»
Riposto-Messina	2a e 3a	»

II.

Pei giornalisti professionisti muniti di tessera valevole pei viaggi a riduzione sulle Ferrovie dello Stato, o di biglietto serie D dovrà continuarsi ad applicare per le linee di navigazione *la Tariffa pei viaggi degli elettori politici*, i cui prezzi risultano dall'allegato al suindicato testo delle concessionil speciali.

Pei viaggi delle famiglie dei giornalisti munite di biglietti serie C si applicheranno le disposizioni di cui al punto I del presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 91. (Servizio VI).

Monogrammi da bavero.

Si porta a conoscenza del personale che i monogrammi (fregi da bavero) col numero di matricola da portarsi sul bavero dei cappotti, soprabiti (stiffelius) e camiciotti, sono stati

Digitized by Google

modificati di tipo, adottando al posto delle cifre in metallo, una lastrina su cui il numero di matricola è inciso e smaltato.

Il prezzo di addebito agli agenti viene mantenuto in centesimi 30 per monogramma (veggasi appendice N. 2 al regolamento vestiario) ed il suo maggiore costo deve portarsi quale contributo dell'Amministrazione al conto di spesa 28-B.

Tutti gli Uffici invieranno al Magazzino Approvvigionamenti di Firenze le richieste B 82, le quali di preferenza devono essere collettive per ogni località, accompagnate beninteso da un elenco, in doppio esemplare, degli agenti richiedenti e dei rispettivi numeri di matricola.

Gli agenti che sono privi di monogrammi da bavero ovvero i hanno guasti, sono invitati a farne richiesta ed in mancanza vi provvederanno gli Uffici a senso dell'art. 3 del Regolamento sul vestiario uniforme.

Il Direttore-Generale
R. BIANCHI

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 14.[V] (Servizio I).

Biglietti e buoni bagaglio pel 1911.

I.

Col 31 dicembre 1910 cesserà l'emissione dei sottoindicati recapiti di modello 1910, venendo essi sostituiti nel nuovo anno da altri di modello pressochè corrispondente, col millesimo 1911:

« *carte di libera circolazione serie A e At; biglietti speciali a libretto serie As e Ap; biglietti per un solo viaggio serie B e C; biglietti speciati per treni di lusso; permessi di compartimento riservato (permanenti e per un solo viaggio); biglietti di libero ingresso nelle stazioni, di transito pedonale sulla ferrovia e di libero accesso ai piroscafi della navigazione di Stato; e buoni bagaglio* ».

Cesserà altresì l'emissione dei biglietti speciali a libretto serie Ao fin qui usati, *e che verranno sostituiti da altri di nuovo modello.*

Pur avvertendo che verrà pubblicato il fascicolo di modelli dei nuovi recapiti, (per uso esclusivo del personale delle stazioni e di controlleria), si riassumono tuttavia, qui appresso, le principali modificazioni introdotte:

a) *Carte di libera circolazione serie* A *e* At *e permessi permanenti di compartimento riservato.* Avranno l'indicazione del millesimo in azzurro, anzichè in rosso. Le carte di libera circolazione serie A e At con validità limitata nella percorrenza o nella durata porteranno una striscia rossa impressa in senso diagonale. A parziale modificazione di quanto venne disposto col punto VI dell'Ordine generale n. 7-1910, le carte di libera circolazione (sia per l'intera rete, che a percorso limitato) e i permessi di compartimento riservato suddetti, *non saranno validi per le linee di navigazione dello Stato, se non porteranno apposita indicazione.*

b) *Biglietti di libero ingresso nelle stazioni e di transito pedonale sulla ferrovia.*

Digitized by Google

Saranno impressi rispettivamente su cartoncini di colore giallo cromo e celeste.

c) *Biglietti speciali a libretto serie* As.

Avranno due specie di libretti interni, e cioè per 240 viaggi e per 48 viaggi; i primi serviranno esclusivamente per i viaggi per motivi di servizio; i secondi per quelli per pulizia personale.

Tutte le indicazioni inerenti ai viaggi sono state riunite in modo che ciascuna pagina può servire per tre viaggi; è stato soppresso lo spazio per le *modificazioni di itinerario,* dovendo le relative indicazioni esporsi nella casella successiva a quella già riempita.

I biglietti serie As potranno tenersi eccezionalmente validi anche se non siano stati vistati preventivamente dal superiore immediato dell' agente che utilizza il recapito. Tale visto, nei casi di urgenza o per altre giustificate circostanze, potrà essere apposto anche a viaggio compiuto.

d) *Biglietti speciali a libretto serie* Ao.

I biglietti serie Ao non hanno matrice ed è perciò fatto obbligo agli uffici emittenti di riportare tutti gli estremi relativi a tali biglietti su appositi elenchi, da trasmettersi mensilmente alla direzione generale (Servizio I). Detti uffici dovranno poi apporre su ciascun foglio interno del serie Ao l' indicazione del mese al quale si riferisce il foglio medesimo. Qualora il biglietto serie Ao venga rilasciato per un periodo di tempo inferiore ad un anno, dovranno essere preventivamente staccati dall'ufficio emittente i fogli interni non utilizzabili.

I biglietti serie Ao per istruzione scolastica saranno rilasciati pel periodo di tempo in cui è aperta la scuola o istituto da frequentarsi; quelli per istruzione manuale potranno essere concessi — occorrendo — anche per un intero anno dalla data di emissione.

Il biglietto serie Ao non è soggetto a vidimazioni. Le persone per le quali esso è valido devono, all' atto della partenza nel viaggio di andata, presentarlo al guardasala, il quale lo forerà nella casella che porta l' indicazione A (andata) corrispondente al giorno in cui si effettua il viaggio. Analogo procedimento dovrà seguirsi pel viaggio di ritorno; in questo caso il guardasala forerà il biglietto nella casella portante l'indicazione R (ritorno).

Il viaggio di ritorno può essere compiuto anche in giorno

Digitized by Google

differente dall'andata, ed in tale caso la foratura deve eseguirsi nella casella corrispondente al giorno in cui si effettua il ritorno.

Qualora il biglietto serie Ao fosse valido per due viaggi di andata e ritorno nella medesima giornata, si forerà due volte ciascuna casella.

Alla fine di ciascun mese, i tagliandi relativi ai biglietti serie Ao devono essere staccati dal biglietto e consegnati al superiore immediato per l'invio all'ufficio emittente.

Per lo scorcio del corrente anno gli uffici dovranno adoperare, fino a consumazione, i biglietti serie Ao ed i relativi libretti interni di vecchio modello per le sole concessioni inerenti ad *istruzione scolastica, per l'anno 1910-911.*

e) *Biglietti speciali a libretto serie* Ap.

I biglietti serie Ap non portano più l'indicazione del millesimo; essi però non potranno essere rilasciati con scadenza *oltre il 31 dicembre 1911.*

Il libretto interno è stato modificato in guisa che ciascuna pagina porti le indicazioni relative a tre viaggi di andata e ritorno; non occorre più che sia apposta la firma del capo della stazione di partenza.

I libretti di nuovo modello dovranno usarsi a preferenza pei biglietti serie Ap emessi dal 1° gennaio con validità di un anno, mentre per i serie Ap con scadenza limitata si dovranno usare — sempre che se ne abbiano ancora disponibili — i libretti interni di vecchio modello.

f) *Biglietti gratuiti per un solo viaggio serie* B.

Nei suindicati biglietti è stato eliminato lo scontrino di controllo.

Nella parte anteriore del biglietto figura uno spazio riservato alle *annotazioni;* in tale spazio si indicheranno anche le eventuali validità speciali. Nella parte posteriore sono state soppresse le caselle per le forature, potendo queste eseguirsi nei bordi del biglietto in corrispondenza alle caselle delle vidimazioni pel viaggio che si effettua.

I biglietti gratuiti portanti l'indicazione « *servizio* » dovranno adoperarsi esclusivamente nei casi contemplati dall'art. 12 del regolamento sui biglietti.

g) *Biglietti per un solo viaggio a tariffa differenziale* C (*serie* C).

A parziale modificazione di quanto venne stabilito con

Digitized by Google

l'Ordine di Servizio n. 161-1910, nei biglietti serie *C* da rilasciarsi per percorsi marittimi, non occorrerà più depennare la dizione « *a tariffa differenziale* C », portando i biglietti del nuovo anno apposita indicazione.

II.

I biglietti a serie Ao di vecchio modello, nonchè i biglietti serie B e C e i buoni bagaglio di modello 1910, emessi con scadenza nel 1911, dovranno essere tenuti validi fino alla scadenza stessa.

III.

Le norme per l'ammissione nei treni dei portatori di carte di libera circolazione serie A e At e di biglietti serie As, Ao, Ap, B e C risultano dalle istruzioni contenute nella parte II della Prefazione generale all'orario generale di servizio.

Al riguardo si richiama particolarmente l'attenzione sul fatto che i biglietti gratuiti di I, II e III classe portanti l'indicazione « *servizio* » sono validi per *tutti i treni senza restrizioni di percorrenza*, purchè, beninteso, questi portino vetture per la quale sono validi i biglietti stessi, ad eccezione dei treni di lusso pei quali occorre speciale annotazione.

IV.

Le spedizioni di recipienti di acqua potabile a stazioni che ne sono prive verranno effettuate in conto servizio.

Per evitare però il rilascio giornaliero di apposite lettere di porto, sarà mantenuto in uso il *libretto speciale serie B-19*, la cui concessione dovrà essere continuata con le medesime norme applicate in passato.

Il modello dei suindicati libretti è stato lievemente modificato, riunendo in una sola pagina tutte le indicazioni relative a tre spedizioni di andata e ritorno, ed eliminando la casella per la firma del capo stazione e per le eventuali osservazioni.

Per l'utilizzazione dei libretti serie B-19 di vecchio e nuovo modello dovranno seguirsi gli stessi criteri indicati al comma *e)* per l'uso dei libretti interni serie Ap.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

ANNO III - N. 50. 15 DICEMBRE 1910.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, dicembre 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75

Digitized by Google

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Digitized by Google

R. DECRETO *n. 822 del 17 settembre 1910, che concentra presso la ragioneria di ciascun Ministero le scritture degli impegni provvisori e definitivi gravanti sui rispettivi bilanci* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 20 del testo unico di legge 17 febbraio 1884, n. 2016 (serie 3ª), per l'Amministrazione del patrimonio e la contabilità generale dello Stato, e gli articoli 196, 308, 309, 310, 311 e 674 del relativo regolamento, approvato col R. decreto 4 maggio 1885, n. 3074 (serie 3ª);

Visto l'art. 2 della legge 11 luglio 1889, n. 6216 (serie 3ª);

Visti i RR. decreti 4 gennaio 1897 n. 2, e 8 luglio 1904, n. 346;

Ritenuta la necessità di concentrare presso le ragionerie ministeriali le scritture per gli impegni e di disciplinarle con disposizioni uniformi;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Presso la ragioneria di ciascun Ministero sono concentrate le scritture degli impegni, così provvisori come definitivi, gravanti su tutti i capitoli del rispettivo bilancio.

A tale uopo il competente ufficio amministrativo deve dare alla ragioneria immediata comunicazione degli impegni medesimi.

Il capo ragioniere, ad ogni richiesta dell'ufficio amministrativo, fa conoscere al medesimo il fondo che rimane disponibile sullo stanziamento approvato.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno*, n. 283 del 6 dicembre 1910.

Art. 2.

Con decreti ministeriali, da registrarsi alla Corte dei conti, sono designati in principio di ogni esercizio, e nel corso dell'esercizio stesso quando avvengano mutamenti nel personale, i funzionari incaricati di dare, sotto la loro responsabilità, comunicazione alla ragioneria degli impegni assunti.

Tale comunicazione ha luogo mediante l'invio alla ragioneria stessa degli atti di impegno provvisorio o definitivo da munire di visto del capo ragioniere.

Il capo ragioniere che nella registrazione di impegni definitivi si avveda della mancata o ritardata notificazione di impegni provvisori dai quali sia nato un vincolo per l'Amministrazione prima della loro comunicazione alla ragioneria, deve renderne inteso il ministro dal quale dipende e contestare il fatto al funzionario responsabile.

Art. 3.

Sono considerati come provvisori e registrati per memoria, anche se non possano determinarsi che in via approssimativa, gli impegni latenti o in corso di formazione derivanti da atti non ancora definitivi, dai quali, però, possa conseguire una spesa a carico del bilancio dello Stato.

Sono considerati come definitivi gli impegni che hanno origine da atti costituenti vincolo perfetto e irrevocabile per l'Amministrazione o revocabile solamente cen un atto formale.

Secondo la varia loro natura gli impegni sono notati, o direttamente fra quelli definitivi, oppure fra quelli per memoria, per passare ai definitivi quando se ne muti il carattere ai sensi del comma precedente.

Art. 4.

Nelle scritture delle ragionerie ministeriali sono registrati in distinte colonne gli impegni provvisori e quelli definitivi, gli impegni che gravano l'esercizio in corso e quelli imputabili agli esercizi avvenire.

Per le spese i cui effetti cadono sugli esercizi successivi sono tenuti registri sussidiari, nei quali deve mettersi in evidenza l'onere gravante su ciascun esercizio.

Digitized by Google

Art. 5.

Entro i primi quindici giorni di ogni mese ciascuna ragioneria ministeriale compila la situazione degli impegni provvisori e di quelli definitivi a tutto il mese precedente, da servire di base per l'esame degli impegni, affidato alla Commissione di cui ai Reali decreti 4 gennaio 1897, n. 2, e 8 luglio 1904, n. 346, il quale dovrà aver luogo entro il giorno 20 di ogni mese.

Cinque giorni, al più tardi, dopo l'adunanza della detta Commissione, il relativo verbale e la situazione degli impegni sono inviati al Ministero del tesoro (ragioneria generale dello Stato) e alla Corte dei conti.

Alle adunanze della Commissione assiste un rappresentante del ministro del tesoro.

Art. 6.

Alla chiusura dell'esercizio sono trasportati fra gli impegni provvisori dell'esercizio successivo quelli per i quali permangano le circostanze e le ragioni che ne occasionarono la inscrizione primitiva.

Sono altresì trasportati dagli impegni definitivi dell'esercizio scaduto a quelli del nuovo, per i capitoli di spesa ordinaria, gli impegni dipendenti da contratti o da altri atti, quando il lavoro e la fornitura siano bensì stati ordinati, ma non ancora avuto principio di esecuzione.

Tutti gli altri impegni provvisori dell'esercizio scaduto vengòno annullati, e quelli definitivi non contemplati nello alinea precedente costituiscono residui per i capitoli di spesa ordinaria.

Art. 7.

Le disposizioni contenute nei Reali decreti 4 gennaio 1897, n. 2, 8 luglio 1904, n. 346, e nel presente decreto sono applicabili anche all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Le modalità di applicazicne di tali disposizioni saranno stabilite di concerto fra il ministro del tesoro e quello dei lavori pubblici.

Digitized by Google

Art. 8.

Le istruzioni che, a cura di ciascuna Amministrazione, saranno emanate per l'applicazione del presente decreto e i modelli delle scritture da adottarsi in sostituzione o a riforma di quelle in vigore dovranno essere preventivamente concordate col Ministero del tesoro, Ragioneria generale dello Stato.

Art. 9.

I funzionari che risultino colpevoli di inosservanza alle disposizioni contenute nel presente decreto, vengono sottoposti, anche per iniziativa del ministro del tesoro, di concerto col ministro competente, a procedimento disciplinare, nei modi stabiliti dal titolo V del testo unico delle leggi sullo stato degli impiegati civili, approvato col R. decreto 22 novembre 1908, n. 693.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 17 settembre 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI — TEDESCO.

Visto, *il guardasigilli :* FANI.

Digitized by Google

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 323-1910.*

Società Elettrica Bresciana

Anonima per azioni — Sede in Brescia

Capitale L. 20.000.000

Tramvie: Brescia-Orzinuovi-Soncino, Brescia-Gardone V. T.-Brozzo, Brescia-Salò-Toscolano, Brescia-Tormini-Vestone.

Direzione dell' Esercizio - Brescia.

STAZIONI o stabilimenti industriali	Linea alla quale appartengono	SERVIZI CUI SONO ABILITATE					Distanze dalla stazione di Brescia
		Grande Velocità	Piccola Velocità Accelerata	Piccola Velocità Ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	
Barghe	Brescia-Tormini-Vestone	G	A	P	—	—	44
Brozzo	Brescia-Gardone V. T.-Brozzo	G	A	P	—	—	26
Carcina Glisenti	Id.	G	A	P	—	—	12
Cunettone	Brescia-Salò-Toscolano	G	A	P	—	—	33
Fabbrica d'Armi	Brescia-Gardone V. T.-Brozzo	G	A	P	—	—	19
Gardone R.	Brescia-Salò-Toscolano	G	A	P	—	—	42
Gardone V. T.	Brescia-Gardone V. T.-Brozzo	G	A	P	—	—	20
Inzino	Id.	G	A	P	—	—	21
Lograto	Brescia-Orzinuovi-Soncino	G	A	P	—	—	15
Lumezzane	Brescia-Gardone V. T.-Brozzo	G	A	P	—	—	15
Maderno	Brescia-Salò-Toscolano	G	A	P	—	—	46
Marcheno	Brescia-Gardone V. T.-Brozzo	G	A	P	—	—	24
Nozza	Brescia-Tormini-Vestone	G	A	P	—	—	47
Nuvolento	Brescia-Salò-Toscolano	G	A	P	—	—	18
Orzinuovi	Brescia-Orzinuovi-Soncino	G	A	P	—	—	29
Orzivecchi	Id.	G	A	P	—	—	25

Digitized by Google

STAZIONI o stabilimenti industriali	Linea alla quale appartengono	SERVIZI CUI SONO ABILITATE					Distanze dalla stazione di Brescia
		Grande Velocità	Piccola Velocità Accelerata	Piccola Velocità Ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	
Paitone	Brescia-Salò-Toscolano	G	A	P	—	—	19
Pompiano	Brescia-Orzinuovi-Soncino	G	A	P	—	—	22
Pregno	Brescia-Gardone V. T.-Brozzo	G	A	P	—	—	13
Sabbio	Brescia-Tormini-Vestone	G	A	P	—	—	42
Salò C.	Brescia-Salò-Toscolano	G	A	P	—	—	39
Soncino	Brescia-Orzinuovi-Soncino	G	A	P	—	—	33
Stabilim. Gregorelli	Brescia-Gardone V. T.-Brozzo	G	A	P	—	—	10
Stabilimento Maria	Id.	G	A	P	—	—	19
Stabilimento Mylius	Id.	G	A	P	—	—	15
Stabilimento Ottolini	Brescia-Salò-Toscolano	G	A	P	—	—	27
Stabilimento Tempini	Brescia-Gardone V. T.-Brozzo	G	A	P	—	—	13
Stocchetta	Id.	G	A	P	—	—	7
Tavernole	Id.	G	A	P	—	—	31
Torbole	Brescia-Orzinuovi-Soncino	G	A	P	—	—	9
Toscolano	Brescia-Salò-Toscolano	G	A	P	—	—	48
Vestone	Brescia-Tormini-Vestone	G	A	P	—	—	49

Dal servizio di corrispondenza sono escluse:

a) le spedizioni fra le stazioni e gli stabilimenti industriali della Società Elettrica Bresciana, da una parte, e la stazione di Brescia dello Stato, dall'altra;

b) le spedizioni fra la stazione di Brescia della Società Elettrica Bresciana e gli stabilimenti industriali ad essa allacciati, da una parte, e le stazioni delle Ferrovie dello Stato oltre Brescia, dall'altra;

c) le spedizioni da e per località servite anche dalla Ferrovia Rezzato-Vobarno-Vestone;

d) i feretri, i veicoli e il bestiame;

e) le materie esplodenti di cui alle categorie 11, 12, 13, e 14 dell'allegato 9 alle tariffe;

f) le merci di lunghezza superiore a 10 metri; —

g) i colli indivisibili di peso superiore alle 3 tonnellate.

Appendice 3ª all'Ordine Generale N. 17-1908.

Istituzione di una sovraintendenza di trazione a Caltanissetta.

A decorrere dal 1° gennaio 1911 viene istituita una sovraintendenza di trazione con residenza a Caltanissetta e con giurisdizione sulle linee:

S. Caterina Xirbi (e) - Porto Empedocle,
Canicattì - Ragusa

e sul Deposito di Caltanissetta, che in pari data cesseranno di dipendere direttamente dalla Divisione Trazione e materiale di Palermo.

Approvato dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 7 dicembre 1910.

Ordine di Servizio N. 323. (Servizio VIII).

Servizio di corrispondenza per i valori e per le merci, con le linee tramviarie Brescia-Orzinuovi–Soncino, Brescia-Gardone V. T.-Brozzo, Brescia-Salò-Toscolano e Brescia-Tormini–Vestone della Società Elettrica Bresciana.

Di conformità ad apposita Convenzione concordata con la Società Elettrica Bresciana, a datare dal 15 dicembre 1910, viene attuato il servizio di corrispondenza dei trasporti con le linee tramviarie Brescia-Orzinuovi-Soncino, Brescia-Gardone V. T.-Brozzo, Brescia-Salò-Toscolano e Brescia-Tormini-Vestone, esercitate dalla detta Società.

Disposizioni generali.

1° *Estensione del servizio di corrispondenza.* — Il servizio di corrispondenza fra le stazioni delle Ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti e quelle delle Tramvie

Digitized by Google

appartenenti alla Società Elettrica Bresciana, si effettua per mezzo della stazione di Brescia e si estende tanto ai trasporti in destinazione quanto a quelli in partenza dalle stazioni delle Tramvie stesse e comprende le spedizioni a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria, nonchè il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi.

2° *Trasporti esclusi dal servizio di corrispondenza.* — Sono escluse dal servizio di corrispondenza:

a) le spedizioni fra le stazioni e gli stabilimenti industriali della Società Elettrica Bresciana, da una parte, e la stazione di Brescia dello Stato, dall'altra;

b) le spedizioni fra la stazione di Brescia della Società Elettrica Bresciana e gli stabilimenti industriali ad essa allacciati da una parte, e le stazioni delle Ferrovie dello Stato oltre Brescia, dall'altra;

c) le spedizioni da e per località servite anche dalla Ferrovia Rezzato-Vobarno-Vestone;

d) i feretri, i veicoli e il bestiame;

e) le materie esplodenti di cui alle categorie 11, 12, 13 e 14 dell'allegato 9 alle Tariffe;

f) le merci di lunghezza superiore a 10 metri;

g) i colli indivisibili di peso superiore alle 3 tonnellate.

3° *Stazioni ammesse al servizio di corrispondenza. Distanze e servizi delle stazioni tramviarie.* — Le stazioni delle Ferrovie dello Stato, nonchè quelle delle altre Amministrazioni con le quali esiste servizio cumulativo o di corrispondenza, potranno effettuare i trasporti di cui al precedente punto 1° con tutte le stazioni delle Tramvie, in quanto le une e le altre siano abilitate ai trasporti stessi.

Le stazioni delle Tramvie ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione delle relative distanze dalla stazione di scambio di Brescia e dei servizi ai quali sono abilitate, risultano dal prospetto allegato *A*.

4° *Trasbordo dei carri ferroviari alla stazione di Brescia della Società Elettrica Bresciana* — È ammesso l'inoltro, pel trasbordo, sino alla stazione di Brescia della Società Elettrica Bresciana, dei carri delle Ferrovie dello Stato ed assimilati con carico completo, o da considerarsi come tale a termini delle

Digitized by Google

tariffe e delle disposizioni in vigore, di merci dirette alle stazioni tramviarie ammesse al servizio di corrispondenza, e così dei copertoni e degli attrezzi di carico che coprono ed assicurano le merci sui carri.

È pure ammesso il passaggio, fino alla stazione di Brescia della Società predetta, dei carri vuoti F. S. pel carico (a carro completo o da considerarsi come tale) con merci provenienti dalle stazioni tramviarie, nonchè dei copertoni e degli attrezzi di carico di proprietà delle Ferrovie dello Stato che fossero richiesti per la copertura o l'assicurazione delle merci da caricarsi.

Norme e condizioni per l'eseguimento dei trasporti in servizio di corrispondenza.

5° *Condizionatura dei trasporti.* — Le spedizioni ammesse al servizio di corrispondenza dovranno essere condizionate secondo i regolamenti in vigore sulle Ferrovie dello Stato, ai quali dovranno pure attenersi le stazioni delle Tramvie.

6° *Documenti di trasporto.* — Tutte le spedizioni indirizzate alle stazioni delle Tramvie dovranno essere indistintamente carteggiate per Brescia, come se dirette a quella stazione ed i relativi documenti di trasporto dovranno portare l'indicazione della destinazione definitiva colla formola: « *Brescia per* . . . . ».

Per le spedizioni in partenza dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato, gli speditori devono presentare le note di spedizione o le lettere di porto in un solo esemplare del modello in uso pel servizio interno.

I trasporti in provenienza dalle Tramvie dovranno essere consegnati alla stazione di Brescia colla scorta di tanti esemplari delle richieste di spedizione in vigore sulle Ferrovie dello Stato, quante sono le Amministrazioni interessate, ed esser corredati da tutti i documenti prescritti dalle leggi, dai regolamenti, dalle ordinanze doganali, di polizia, di sanità e simili.

Sulle richieste di spedizione relative ai trasporti provenienti dalle Tramvie dovrà essere indicata quale stazione di

Digitized by Google

partenza quella di Brescia e come mittente la Società Elettrica Bresciana. Inoltre nello spazio destinato alla descrizione della merce, e subito dopo la indicazione di questa, dovranno risultare a stampa o mediante apposito bollo, gli estremi dell'originaria provenienza colla formula: « *Ricarteggio in servizio di corrispondenza della spedizione N. . . . del . . . . proveniente da . . . . mittente . . . .* » e nello spazio riservato alla firma del mittente sarà apposto il bollo ad umido della Società Elettrica Bresciana colla firma, beninteso, dell'incaricato della Società stessa.

Per le spedizioni di numerario, carte-valori ed oggetti preziosi, tanto in destinazione quanto in provenienza dalle Tramvie e per quelle eseguite sotto il regime della tariffa speciale P. V. d'esportazione, si dovrà esigere la presentazione di un esemplare in più dei documenti di trasporto, di conformità alle norme in vigore.

Per le spedizioni dirette all'estero sotto il regime della Convenzione di Berna, per il percorso soggetto alla medesima, la Società Elettrica Bresciana consegnerà alla stazione di Brescia, oltre al bollettino di consegna relativo al percorso anteriore, anche la lettera di vettura internazionale con tutti gli altri documenti prescritti.

Il duplicato della lettera di vettura internazionale sarà rilasciato alla Società Elettrica Bresciana, quale ricevuta della spedizione, mentre il bollettino di consegna sarà allegato al tagliando della lettera di vettura che deve accompagnare la merce sino a destinazione; e ciò a giustificazione dell'eventuale spesa anticipata, rappresentante gli importi afferenti al percorso anteriore.

In senso inverso la stazione di Brescia rimetterà alla Società Elettrica Bresciana la lettera di vettura originale scortante la merce, trattenendo però il foglio di via o di spedizione.

Le spedizioni in partenza dalle Tramvie e destinate all'estero dovranno essere accompagnate da una dichiarazione per le Dogane nel numero di esemplari fissato per i diversi servizi internazionali e nell'apposito modulo conforme a quello stabilito dalle Ferrovie dello Stato e corredate, al pari di quelle in servizio italiano, da tutti i documenti prescritti dalle leggi, dai regolamenti e dalle ordinanze di polizia, sanità e simili.

Digitized by Google

7 *Tariffe e tassazione dei trasporti.* — La tassazione delle spedizioni, siano in assegnato o in affrancato, sarà limitata al percorso fino a Brescia e fatta in base alle tariffe generali e speciali e alle condizioni in vigore sulle linee delle Amministrazioni interessate, nonchè in base alle tariffe locali ed eccezionali per le quali sia ammessa la loro estensione ai servizi di corrispondenza, esclusa quindi l'applicazione di quelle che, non trovandosi in tale condizione, non fossero state ammesse dietro preventivi accordi. Ciò s'intende pel percorso sulle linee della Rete di Stato e delle Amministrazioni corrispondenti, ammesse al servizio cumulativo, inquantochè per la tassazione sul proprio percorso provvede la Società Elettrica Bresciana, e quindi pei trasporti in partenza da stazioni delle Ferrovie dello Stato o di altre Amministrazioni con queste in contatto, in destinazione delle Tramvie, la tassazione di cui sopra si farà per il percorso da partenza fino a Brescia e nel senso inverso per quello da Brescia a destinazione, come se il trasporto fosse nel primo caso destinato a Brescia e nel secondo in partenza dalla stessa stazione.

8. *Diritto fisso.* — Il diritto fisso rispetto alla stazione di scambio di Brescia dev'essere applicato per intero in qualunque caso e per tutte indistintamente le merci.

I trasporti di merci a P. V. accelerata devono essere sempre gravati, rispetto alla medesima stazione di scambio di Brescia, della tassa di transito di cui all'art. 108 delle tariffe vigenti sulle Ferrovie dello Stato.

La stessa tassa si applica anche ai trasporti di merci a P. V. ordinaria, nei casi in cui i diritti fissi delle tariffe applicabili non comprendano le quote corrispondenti alle operazione di carico e scarico.

Rimane però fermo quanto è prescritto al riguardo per le stazioni originarie di partenza o di definitiva destinazione delle Ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti; e quindi, nei casi in cui è fatto obbligo od è lasciata facoltà ai mittenti o destinatari di eseguire a loro cura e spese le operazioni di carico o scarico, per le dette stazioni il diritto fisso sarà ridotto per ogni tonnellata di merce caricata o scaricata della quota stabilita dalle tariffe in vigore.

9. *Consegna dei trasporti alla stazione di scambio, liquida-*

Digitized by Google

zione delle tasse, depositi per le spedizioni in affrancato, scritturazione e contabilizzazione dei trasporti. — Per tali operazioni le stazioni si atterranno alle disposizioni contenute nell'art. 30 (punti 1° e 2°) delle « *Norme per il servizio contabile delle gestioni merci* ». (Edizione 1° luglio 1909).

10. *Tassa di bollo.* — La tassa di bollo è dovuta pei trasporti diretti alle Tramvie, mentre ne sono esenti quelli, tanto in porto assegnato che in porto affrancato, provenienti dalle Tramvie.

11. *Spese anticipate ed assegni.* — Le spedizioni tanto in partenza quanto in destinazione delle Tramvie potranno, in base alle norme vigenti, essere gravate di spese anticipate e di assegni (da pagarsi questi ultimi dopo l'incasso dal destinatario) verso l'applicazione delle tasse e provvigioni prescritte e seguendo le norme in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

Per quanto concerne la contabilizzazione e la liquidazione degli assegni gravati su spedizioni tanto in partenza quanto in destinazione delle Tramvie, valgono le disposizioni contenute nel punto 3° dell'art. 30 delle sopracitate « *Norme per il servizio contabile delle gestioni merci* ».

12. *Trasporti a domicilio.* — Le spedizioni destinate a stazioni di località ove è organizzato il servizio dei trasporti a domicilio verranno gravate delle tasse di consegna a domicilio ogni qualvolta i mittenti non abbiano indicato sui documenti di trasporto d'origine che le merci devono essere consegnate « in stazione », salvo quanto è stabilito per le consegne a domicilio delle merci spedite sotto il regime delle tariffe speciali N. 1 e 11 grande velocità.

13. *Mancanze, manomissioni, spandimenti ed avarie alle merci. Riserve.* — Le mancanze, le manomissioni, gli spandimenti, le avarie e simili, riscontrate in contraddittorio nel riconoscimento delle merci, si faranno constatare con annotazione sui documenti di consegna da controfirmarsi dall'agente della Amministrazione consegnante.

Nei casi suddetti sarà inoltre da redigersi, pure in contraddittorio, apposito processo verbale di constatazione per determinare le cause e l'entità del danno, e stabilire la responsabilità fra le due Amministrazioni.

Una copia di tale verbale, come pure i verbali ed i bollet-

Digitized by Google

tini d'accertamento che fossero stati fatti da stazioni precedenti, dovranno scortare le spedizioni fino a destinazione.

Le riserve per qualsiasi anormalità dovranno, nei termini e colle modalità prescritte dai regolamenti in vigore, essere notificate dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti alla stazione di Brescia che le comunicherà alla Società Elettrica Bresciana. In senso inverso la predetta stazione dovrà notificare tempestive riserve alle stazioni mittenti ed alle altre interessate per le anormalità da essa riscontrate nei trasporti diretti a stazioni delle Tramvie.

14. *Giacenze e rifiuti.* — Per i colli rifiutati o per qualsiasi motivo giacenti, le stazioni d'arrivo corrisponderanno direttamente con quella di Brescia osservando le norme stabilite dallo art. 112 delle Tariffe e condizioni vigenti sulle Ferrovie dello Stato.

La notificazione della giacenza sarà fatta dalle stazioni delle Tramvie sotto l'osservanza delle norme in vigore sulle medesime Ferrovie dello Stato.

15. — *Ricevimento e consegna delle merci.* — Le spedizioni non a vagone completo ed i valori saranno dalla Società Elettrica Bresciana ritirati o conseguati a sua cura e spesa negli uffici e Magazzini della stazione di Brescia (Stato).

Lo scambio dei trasporti a carro completo, o da considerarsi come tali a termine delle tariffe e delle disposizioni in vigore e degli accordi intervenuti, si effettua sull'apposito binario della stazione di Brescia.

Col ricevimento incondizionato da parte della Società Elettrica Bresciana, sia delle merci ritirate direttamente dai magazzini della stazione di Brescia, sia dei carri carichi piombati o non, cessa la responsabilità dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato; di conseguenza l'Amministrazione ricevente risponderà di ogni e qualsiasi avaria od ammanco che in seguito venisse riscontrato.

La formazione dei carri misti da parte della Società Elettrica Bresciana sarà fatta con le norme che saranno indicate dal Capo Stazione di Brescia (Stato), agli effetti delle disposizioni vigenti per gli istradamenti delle merci e per gli itinerari dei carri raccoglitori.

Quando avvenisse che si dovessero consegnare documenti

Digitized by Google

di dogana in iscorta alle spedizioni in provenienza o destinazione delle Tramvie si dovrà scambiare di essi particolareggiata ricevuta, previo esame della condizione dei trasporti in relazione ai documenti stessi ed alle prescrizioni di dogana.

La stessa cosa dovrà farsi per gli altri documenti di cui è fatto cenno al precedente punto 6°.

16. — *Piombatura dei carri.* — La piombatura e la spiombatura dei carri caricati o da scaricarsi a cura della Società Elettrica Bresciana nella propria stazione di Brescia viene fatta a cura della Società stessa, uniformandosi in tutto alle prescrizioni e modalità in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

17. — *Trasporti in servizio. Telegrammi.* — La corrispondenza e gli annessi documenti, che gli uffici e le stazioni di una Amministrazione avessero a mandare agli uffici e alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio di corrispondenza, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni.

Saranno pure trasmessi gratuitamente colle medesime restrizioni i dispacci telegrafici.

La stazione di scambio di Brescia, si atterrà, in rapporto al servizio di corrispondenza di cui trattasi, in quanto non è detto dal presente Ordine di Servizio, alla Convenzione in principio citata, nonchè alle istruzioni speciali che le venissero impartite.

In relazione al presente Ordine di servizio ed in base alle indicazioni risultanti nell'allegato A, devono essere fatte le opportune aggiunte nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza.

Inoltre nell'elenco delle stazioni compreso nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche (edizione 1° luglio 1908) » a pagina 19 nella nota (**) in calce dopo le parole « . . . . . . e di scambio » aggiungere: « colle tramvie esercitate dalla Società Elettrica Bresciana, nonchè . . . . . ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 324 (Servizio VII).

Estensione di servizio nella stazione di Valmozzola.

A datare dal 16 dicembre 1910, la stazione di Valmozzola, della linea Parma-Spezia, attualmente abilitata al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani, e merci a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria, viene abilitata anche al servizio dei veicoli e del bestiame.

In conseguenza di quanto sopra si dovrà:

Nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908 » a pag. 102 di fronte al nome della stazione di Valmozzola, nelle colonne 11 e 12 aggiungere rispettivamente le lettere V e B.

Nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di servizio 1° ottobre 1910 (Parte seconda) » a pag. 13 di fronte al nome della stazione di Valmozzola, cancellare la lettera O.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 325. (Servizio VIII).

Libretti a tagliandi combinati in servizio internazionale.

L'Agenzia viaggiatori in Milano, via S. Margherita, esercitata direttamente dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, viene incaricata, a partire dal 1° gennaio 1911, anche della preparazione e della distribuzione dei libretti a tagliandi combinati del servizio dei viaggi dell' Unione ferroviaria, in base alle domande che le perverranno dalle stazioni, o direttamente dal pubblico.

Conforme aggiunta deve pertanto essere fatta al punto 6 pag. 4 dell'« Istruzione per i biglietti combinabili internazionali », diramata coll'Ordine di Servizio N. 60-1903 dell'ex Rete

Digitized by Google

Adriatica, coll' Istruzione N. 25-1903 dell'ex Rete Mediterranea e coll'Ordine Generale di Servizio N. 13-1903 dell'ex Rete Sicula, (vedasi ultima edizione distribuita dalle cessate Società in data 1° giugno 1904).

Alla pagina 12 della stessa « *Istruzione* », in testa all'elenco delle stazioni che debbono rivolgere le domande dei libretti in parola alla « Agenzia di Milano » tale indicazione devesi così modificare : « Agenzia delle Ferrovie dello Stato in Milano (via S. Margherita) ».

Conseguentemente, le domande dei libretti presentate dal 1° gennaio 1911 in poi alle stazioni citate in quella parte dell'elenco verranno rimesse dalle medesime, non più all'Agenzia Gondrand in Milano, Galleria V E., ma all'Agenzia dell'Amministrazione in via S. Margherita.

Il diritto fisso (tassa di preparazione) del quale è prescritta la riscossione a sensi dell'art. 9 della ridetta « Istruzione » (pag. 5) è dovuto nella stessa misura di L. 2.50 per i viaggi fino a 2000 Km. e di L. 3.50 per i viaggi di oltre 2000 Km. anche per i libretti richiesti alla nuova Agenzia, gestita dalle ferrovie dello Stato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 326. (SERVIZIO VIII).

Tariffa locale N. 225 P. V.

(Vedi ordine di Servizio N. 97-1910).

Col 16 dicembre 1910 la Tariffa locale N. 225 P. V. sarà estesa ai trasporti di paglia comune, fieno, ecc., in partenza dalla stazione di Parma.

Per conseguenza, nella intestazione della tariffa locale predetta, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l' indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 327. (SERVIZIO VIII).

Biglietti d'abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 106-1910).

In aumento alle serie dei biglietti d'abbonamento speciali, di cui è fornita la stazione di Reggio Emilia, è stata aggiunta la Serie VI a partire dal 5 dicembre 1910.

Corrispondente annotazione dovrà, quindi, essere apportata nell'allegato *B* all'Ordine di Servizio N. 106-1910.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 328. (SERVIZIO VIII).

Ammissione delle R. Ferrovie Serbe dello Stato alla Convenzione di Berna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 201-1910).

In seguito ad analoga comunicazione fatta dall'Ufficio Centrale dei trasporti internazionali per ferrovia in Berna, si porta a conoscenza degli Uffici e delle stazioni che, a datare dal 12 dicembre 1910, le linee delle R. Ferrovie serbe dello Stato, ad eccezione della piccola ferrovia Cuprija-Ravna-Reka e Cicevac-St. Pierre, saranno ammesse alla Convenzione internazionale.

Colla stessa data s'intende pure ammesso alla detta Convenzione anche il tronco dalla frontiera ungaro-serba (Centro del ponte della Sava) a Belgrado, quantunque esercitato dalle R. Ferrovie ungheresi dello Stato.

Si dovranno pertanto apportare le conseguenti aggiunte nel nota-bene che trovasi in testa della pag. 5 del fascicolo delle Disposizioni Regolamentari Parte I-A delle Tariffe dirette (edizione 22, XII, 1908), nonchè nell'Istruzione per l'esegui-

Digitized by Google

mento dei trasporti da o per l'estero (edizione 10, X, 1901) e precisamente in fine del comma *d*) del punto I. Reti e linee ferroviarie contemplate dalla Convenzione internazionale (pag. 7 ristampata, di cui l'Ordine di Servizio N. 294-1910).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 329. (Servizio VIII).

Servizio Italo-Svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 295-1910).

Con validità dal 1° dicembre 1910, nell'Allegato 12 al fascicolo delle *Disposizioni regolamentari* (edizione 22 dicembre 1908) è da introdursi la seguente variante:

La Disposisione complementare speciale, N. 4 all' art. 12 della Convenzione deve annullarsi e sostituirsi con quella qui appresso:

« 4. Non sono ammesse le affrancazioni concernenti una « determinata parte della percorrenza. La parte di tasse di porto, « da pagarsi in conto, deve essere indicata in una determinata « somma ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 330. (Servizio VIII).

Servizio diretto Italo-Austro-Ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 314-1910)

In seguito ad analoghe comunicazioni fatte dalle Ferrovie Meridionali Austriache saranno da introdursi nelle tariffe dirette italo-austro-ungariche le sottoindicate modificazioni ed aggiunte:

Pagina 44. — Nomenclatura e classificazione — posizione

Digitized by Google

671-1281 — Cancellare l'indicazione della tariffa eccezionale N. 32 esposta nella 3ª colonna della parte V.

Pagina 279*a*-297*b* (ristampate col 6° supplemento) Tariffa eccezionale N. 11.

Di contro alla stazione di Peggau-Deutsch-Feistritz, aggiungere il transito di Cormons coi seguenti prezzi:

a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*	*g*	*h*	*i*	*k*	*l*	*m*	*n*
3.40	3.25	2.36	2.83	2.09	2.09	2.52	1.86	1.43	1.43	1.43	1.43	1.41

Pagina 304 *b* (ristampata col 3° Supplemento) — Tariffa eccezionale N. 32.

Essendo stata soppressa la serie *b* di detta tariffa, si dovranno cancellare le indicazioni relative nella intestazione e nel prospetto dei prezzi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 331. (Servizio VIII).

Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata.

(Vedi Ordine di Servizio N. 320-1910).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 280-1910, si avverte che è stata concessa la facoltà di completare, in stazioni intermedie, il carico dei vagoni di derrate alimentari spedite a P. V. A. anche alle Ditte seguenti:

Piccirillo Domenico di Pagani
Tortora Giosuè e C. » »
Sorrentino Carmine di Torre Annunziata
Stile Antonio » » »

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 332. (Servizi VII e XI).

Attivazione del doppio binario sul tratto Savignano di Romagna-S. Arcangelo di Romagna.

Dalle ore 12 del 20 dicembre 1910 verrà attivato il doppio binario sul tratto Savignano - S. Arcangelo di Romagna della linea Bologna-Ancona, facendosi luogo in pari tempo allo spostamento da destra a sinistra, senza peraltro variarne la posizione, del disco di 2ª categoria della stazione di Savignano verso S. Arcangelo e del disco pure di 2ª categoria, di questa stazione verso Savignano, i quali verranno così a trovarsi alla distanza dall'asse del rispettivo F. V di m. 1171 il primo e di m. 881 il secondo.

La stazione di Savignano disporrà di un binario delle precedenze per i treni pari e di altro per i treni dispari, entrambi della lunghezza utile di m. 530.

Le divisioni interessate daranno in tempo opportuno le disposizioni di competenza per tale attivazione

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 del Compartimento di Ancona.

Circolare N. 92. (Servizi VII e X).

Trasporto rotabili ferroviari sui ferry-boats.

(Vedi Ordine di Servizio N. 293-1910).

Con riferimento al punto 2° dell'Ordine di Servizio N. 293-1910, si comunica che le carrozze Salon F. S. a 3 assi le quali, previa autorizzazione da chiedersi, di volta in volta, all'Ufficio Speciale della Navigazione in Messina, possono essere trasportate sui ferry-boats, sono quelle N. 155, 251, 252, 255, 256.

Digitized by Google

Tutte le altre carrozze Salon a 3 assi non devono essere usate per viaggi fra il continente e la Sicilia o viceversa.

Con riferimento al punto 3° dell'O. S. sopracitato si comunica che le carrozze a carrelli F. S. che possono essere usate per viaggi fra il continente e la Sicilia o viceversa sono le:

ABIz 59310 a 59319
59390 a 59399

le quali carrozze sono specializzate pei servizi diretti colla Sicilia ed hanno residenza a Roma Termini,

e le carrozze attualmente in costruzione:

AIz 18877 a 18956
BIz 29300 a 29364
ABIz 59452 a 59581
CIz 41895 a 41954
ACIz 62685 a 62710
ACIz 68026 a 68049

Infine, con riferimento al punto 6° dello stesso Ordine di Servizio, si avverte che le comunicazioni relative all'attitudine al passaggio sui ferry-boats dei veicoli non appartenenti alle F. S. di massima saranno fatte mediante apposite annotazioni sul « *Prospetto dei veicoli appartenenti ad Amministrazioni ferroviarie estere ammessi a circolare sulle linee delle Ferrovie dello Stato* » e sul « *Prospetto dei veicoli della Compagnia Internazionale delle carrozze con letti ammessi a circolare sulle linee delle Ferrovie dello Stato* ».

Si ricorda per norma che i veicoli non F. S. atti al transito sui ferry-boats, alla data della pubblicazione della presente Circolare, sono le sole carrozze della Compagnia Internazionale dei Wagons-Lits N. 1657 a 1661 (vedasi Prospetto succitato pag. 15) e le 543, 608, 618 a 620, 641 a 643, 700, 749 a 752, 1624 a 1632 e 1739 a 1741 (vedasi Appendice N. 12 al detto Prospetto).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 11, 26, 29, 31 e controllori del materiale.

Circolare N. 93. (SERVIZIO VIII).

Tassazione dei residui della fabbricazione della conserva di pomidoro.

I residui della fabbricazione della conserva di pomidoro, melassati o no, composti di bucce di pomidoro con semi, devono, per effetto dell'art. 62 delle tariffe, essere tassati coi prezzi delle tariffe speciali 75 classe 7 e 123 E.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

Circolare N. 14.[V] (Servizio VII)

Gara internazionale professionale di telagrafia da tenersi durante l'esposizione di Torino nel 1911.

Dal Ministero delle Poste e dei Telegrafi è stata indetta una gara internazionale professionale di telegrafia da tenersi durante l'esposizione di Torino nel 1911, alla quale potranno prendere parte anche gli agenti ferroviari.

Quì di seguito si riporta un estratto del programma e regolamento per la gara stessa, emanato dal ministero suddetto nel suo Bollettino n. 22, parte 1ª, del 1° agosto 1910.

Con una successiva circolare verranno stabilite le norme per l'ammissione dei nostri agenti al concorso.

PROGRAMMA

— *A* —

Art. 1.

E' indetto pel 1911 un concorso internazionale professionale di telegrafia cogli apparati Morse, Hughes e Baudot.

Le gare per tale concorso saranno tenute in Torino nel recinto di quella Esposizione a cominciare dal 22 agosto e la premiazione sarà fatta subito dopo nella stessa città.

Art. 2.

Il concorso è libero a tutto il personale d'ambo i sessi dipendente dalle Amministrazioni telegrafiche degli Stati ade-

Digitized by Google

renti alla Convenzione di Pietroburgo, nonchè al personale dipendente dalle Compagnie di cavi sottomarini od esercenti le grandi reti telegrafiche aperte al traffico pubblico.

Sono pure ammessi i telegrafisti di tutti gli Stati medesimi appartenenti alla Marina di Stato, al Genio militare ed alle Strade Ferrate di Stato.

Art. 3.

L'iscrizione dei concorrenti alla gara deve essere fatta pel tramite delle Amministrazioni da cui essi rispettivamente dipendono.

Le domande, nelle quali il concorrente dovrà indicare per quali sistemi intenda prendere parte alla gara, dovranno pervenire al Segretariato generale del Ministero delle poste e dei telegrafi (Ufficio gara professionale) in Roma, non più tardi del 15 giugno 1911.

Art. 4.

Le gare internazionali sono tre, una per ogni sistema, e consistono:

a) in una prova di trasmissione col tasto Morse e di ricevimento a zona o ad udito colla macchina scrivente Morse o col Sounder;

b) in una prova di trasmissione col sistema Hughes a scatto meccanico od elettrico, adoperando a volontà la tastiera con (È) o con (W);

c) in una prova di trasmissione col sistema Baudot quadruplo, con o senza *accrochage* a scelta del concorrente,

La durata della prova Morse sarà di 20 minuti per la trasmissione e di 30 minuti pel ricevimento.

Per i sistemi Hughes e Baudot la durata della prova sarà di un'ora.

Il testo da trasmettersi sarà composto di parole appartenenti al linguaggio convenuto, di gruppi di lettere e di gruppi di cifre, diviso in tanti fogli, a guisa di telegrammi, di 50 parole o gruppi ciascuno.

Digitized by Google

Il testo sarà diverso da un sistema all'altro, ma eguale per i concorrenti di uno stesso sistema.

Il segno di fine della trasmissione e del ricevimento, per tutti e tre i sistemi, verrà dato togliendo la corrente all'apparato di ogni singolo concorrente, oppure, contemporaneamente ad un gruppo di concorrenti, secondo le disposizioni che saranno prese al riguardo.

Art. 5.

Potrà essere indetta una gara speciale di ricevimento a Sounder colla macchina da scrivere, qualora entro il 15 giugno pervengano delle domande in numero non inferiore a 10 concorrenti, appartenenti a non meno di tre Amministrazioni diverse.

In tal caso, la macchina da scrivere dovrà essere provveduta dal concorrente stesso.

Per tale gara verrà, se del caso, assegnato un premio speciale da determinarsi alla decretazione della gara medesima.

Art. 6.

Nelle prove col sistema Morse, la velocità è a piacimento del concorrente. All'uopo il testo del ricevimento verrà trasmesso mediante un automatico Wheatstone.

Per tale ricevimento, che dovrà essere scritto in caratteri latini per le lettere, ed in caratteri arabi per le cifre, potranno essere usati lapis, penne ordinarie o stilografiche, da provvedersi a cura di ciascun concorrente nel numero che questi riterrà necesario.

Pel sistema Hughes, il numero dei giri è a piacimento del concorrente, ma non superiore ai 130 al minuto primo; per il sistema Baudot è di 180 giri.

Art. 7.

In caso di inconvenienti, indipendenti dal concorrente, per i quali debba arrestarsi il corso della trasmissione o del ricevimento in un dato sistema, si annulla la prova incominciata

Digitized by Google

e non finita, ed il concorrente dovrà ripeterla nel giorno e nell'ora che verranno stabiliti dalla Giurìa, di cui all'art. 13.

Quando invece la Giurìa ritenga che l'inconveniente sia stato causato in qualsiasi modo dal concorrente, la prova è annullata, ed il concorrente, non solo non avrà più diritto a ripeterla, ma sarà escluso da tutte le gare fatte e da farsi, anche negli altri sistemi ai quali concorre.

Art. 8.

La trasmissione dovrà effettuarsi con le norme stabilite dal regolamento telegrafico internazionale.

Il testo deve essere trasmesso senza doppie abusive e senza usare (W) per (V) ed (É) per (E).

Si intende però che nella tastiera Hughes con (É) il (W) deve essere fatto con due (V).

Agli effetti della graduatoria, ad ogni parola o gruppo di cifre o di lettere o segno di interpunzione ricevuto o trasmesso è assegnato un valore di 5 punti per il sistema Morse e di 3 punti per i sistemi Hughes e Baudot.

Costituiscono errore per tutti i sistemi, le parole, i gruppi di lettere o di cifre ed i segni di interpretazione omessi, od in qualsiasi modo alterati, o non corretti dall'operatore nel corso della prova.

La valutazione di ogni singolo errore non corretto è calcolata come apresso:

1° per ciascuna parola o gruppo di lettere o di cifre alterati in una sola lettera o cifra, e per ogni segno di interpunzione alterato od omesso, punti 12;

2° per ciascuna parola o gruppo di lettere o di cifre, alterati in due o più lettere o cifre, punti 15;

3° per ciascuna parola o gruppo di lettere o di cifre omessi completamente, punti 18.

Art. 9.

Il numero dei punti di ciascun concorrente sarà calcolato distintamente per le singole gare, moltiplicando il numero delle

Digitized by Google

parole e dei gruppi e dei segni di interpunzione ricevuti e trasmessi a Morse, ovvero trasmessi ad Hughes od a Baudot, per i coefficienti fissati dall'art. 8 e deducendo, dal prodotto ottenuto, il totale dei punti corrispondenti agli errori commessi e non corretti nelle prove rispettive.

Per ogni sistema, sarà stabilita la graduatoria di merito dei concorrenti, in base ai punti ottenuti.

Non entreranno in graduatoria:

a) quei concorrenti che non fossero riusciti a ricevere o trasmettere un numero di parole o di gruppi la cui valutazione, a seconda dell'articolo precedente, non raggiunsesse a Morse complessivamente 2500 punti, ad Hughes punti 3400 ed a Baudot 3200 punti;

b) quei concorrenti che avessero commessi errori non corretti, la cui valutazione superasse i 250 punti complessivamente nelle prove Morse e punti 350 in quelle Hughes e Baudot rispettivamente.

I concorrenti i quali riportassero eguale numero di punti in una stessa gara, dovranno sostenere altra prova fra loro stessi, nel giorno, nell'ora e colle modalità che saranno stabilite dalla Giuria di cui all'articolo 13, allo scopo di determinare a chi spetti la precedenza della graduatoria di merito.

Art. 10.

Le gare internazionali comprendono:

un concorso a *premi individuali*;

un concorso ad un *premio unico di campionato*;

un concorso ad un *premio unico di rappresentanza*.

La gara per ogni singolo sistema è unica per ogni concorrente.

Egli potrà prendere parte alla gara di un solo sistema ovvero di due o di tutti e tre, purchè ne abbia fatta domanda come è detto all'art. 3.

La graduatoria da esso ottenuta nelle gare di ciascun sistema, servirà per costituire la classifica nei vari concorsi.

Digitized by Google

Art. 11.

Per il concorso a *premi individuali* saranno stabilite tre graduatorie, una per ciascun sistema e l'ordine di classifica determinerà l'ordine di merito per la vincita dei premi assegnati ai singoli sistemi stessi.

Tali classifiche saranno indipendenti l'una dall'altra.

Concorreranno al *premio di campionato* i vincitori di premi in tutte e tre le gare, Morse, Hughes e Baudot.

La graduatoria per la classifica sarà costituita dalla somma delle graduatorie riportate nelle singole tre gare suindicate.

Al miglior classificato sarà assegnato il premio di campionato.

Concorreranno al *premio internazionale di rappresentanza* quei gruppi di concorrenti, appartenenti ad uno stesso Stato, i quali, in numero di tre, abbiano partecipato, uno per ciascun sistema, alle tre gare, vincendo per ciascuna di esse uno qualsiasi dei premi assegnati.

La graduatoria per la designazione del premio di rappresentanza sarà formata dalla somma del numero dei punti riportati dai singoli concorrenti suindicati.

Art. 12.

Per le gare internazionali saranno assegnati i seguenti premi:

Per il concorso individuale:

Gara Morse 10 premi;

Gara Hughes 8 premi;

Gara Baudot 8 premi.

Per il concorso di campionato:

Gare Morse, Hughes e Baudot, complessivamente, una *coppa di merito.*

Per il concorso di rappresentanza:

Gare Morse, Hughes e Baudot, complessivamente, una *coppa d'onore.*

I premi per il concorso individuale consisteranno in me-

Digitized by Google

daglie d'oro e d'argento, di bronzo e di oggetti d'arte o di valore.

I premi stessi, nonchè la *coppa di merito* assegnata al concorso di *campionato*, resteranno acquisiti ai singoli concorrenti dichiarati vincitori in base alla graduatoria di merito riportata; la *coppa d'onore* del concorso di *rappresentanza* andrà all'Amministrazione telegrafica dello Stato cui appartengono i vincitori del concorso medesimo.

I premi e la loro importanza saranno definitivamente stabiliti prima della chiusura delle iscrizioni al concorso.

Art. 13.

Le gare saranno predisposte ed organizzate dal Comitato esecutivo, sorvegliate e giudicate da un'apposita Giurìa nominata per decreto ministeriale, la quale si suddividerà in tre sezioni e, cioè, una per ogni sistema.

Ogni sezione avrà un proprio capo e la Giurìa sarà presieduta dallo stesso Presidente del Comitato esecutivo.

Il numero dei componenti la Giurìa, escluso il Presidente, sarà di 15.

Ad essi saranno aggiunti i delegati delle altre Amministrazioni italiane ed estere che parteciperanno alla gara, in numero di uno o più per ciascuna Amministrazione, a seconda del numero dei concorrenti rispettivi.

Qualora le Amministrazioni estere non abbiano nominato i loro delegati ufficiali, la scelta potrà essere fatta dagli stessi concorrenti esteri, nella misura di un delegato per ogni cinque concorrenti.

In ogni caso, però, il delegato facente parte della Giurìa non potrà partecipare, come concorrente, alle gare.

Il Presidente della Giurìa avrà inoltre facoltà di aggregare alla Giurìa stessa altri membri, scegliendoli fra i funzionari telegrafici italiani od esteri, in quel numero che sarà ritenuto necessario, per assicurare il regolare e sollecito esito delle gare.

Art. 14.

Le decisioni della Giurìa sono inappellabili.

Digitized by Google

Art. 15.

Tutti i concorrenti esteri dovranno presentarsi alla Direzione superiore delle poste e dei telegrafi di Torino, due giorni prima di quello fissato per l'apertura delle gare, sia per indicare il loro rappresentante nella Giurìa, sia per ricevere le opportune istruzioni.

Art. 16.

Le gare si svolgeranno alla presenza del pubblico, ma saranno prese le necessarie disposizioni affinchè i concorrenti non vengano disturbati durante l'esperimento.

— *B* —

Regolamento speciale per le gare eliminatorie e pel concorso ai premi nazionali.

Art. 1.

(*Omissis*).

Art. 2.

(*Omissis*).

Art. 3.

(*Omissis*).

Art. 4.

(*Omissis*).

Art. 5.

La graduatoria ottenuta in ciascun sistema dagli impiegati delle varie Amministrazioni italiane di Stato nelle gare internazionali, dà diritto a concorrere, indipendentemente dai premi assegnati per le gare stesse, anche ai premi speciali seguenti:

a) primo premio al primo classificato per ciascuno dei

Digitized by Google

sistemi Morse, Hughes e Baudot, consistente in una medaglia d'oro ed in una somma in denaro;

b) secondo premio al secondo classificato per ciascun sistema Morse, Hughes e Baudot, consistente in una medaglia d'argento ed in una somma in denaro;

c) terzo premio al terzo classificato per ciascun sistema Morse, Hughes e Baudot, consistente in una medaglia di bronzo ed in una somma in denaro;

d) un *premio di campionato* al concorrente che avrà ottenuto, nel complesso dei tre sistemi, la migliore classsifica nella graduatoria dei concorrenti italiani e sia riuscito in una delle gare fra i primi tre e nelle altre due fra i primi otto.

Tale premio consisterà in un diploma d'onore ed in una somma in denaro;

e) un *premio di rappresentanza* consistente in una coppa d'onore ed in una somma in denaro, da assegnarsi a quell'ufficio telegrafico i cui impiegati, in numero di tre, abbiano, uno per ciascuno dei tre sistemi, riportata la migliore graduatoria calcolata nel suo complesso.

La somma in denaro sarà divisa in parti uguali fra i tre impiegati che avranno concorso a formare la graduatoria medesima e la coppa d'onore sarà affidata all' ufficio cui essi appartengono, il quale la custodirà nella sala degli apparati, fintantochè potrà essere disputata in una futura gara nazionale.

Art. 6.

I concorrenti dipendenti dal Ministero della Guerra, dalla Marina e dalle Ferrovie dello Stato formeranno inoltre graduatorie distinte per ciascuna Amministrazione ed ai primi tre classificati in ciascuna graduatoria saranno assegnati i premi seguenti:

primo premio: medaglia d'oro e somma in denaro;
secondo premio: medaglia d'argento e somma in denaro;
terzo premio: medaglia di bronzo e somma in denaro.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

Errata-Corrige

alla tabella G dell'appendice N. 5 al Regolamento sul vestiario uniforme allegata all'Ordine Generale N. 8-1910.

A pagina 8, per la « giubba di panno bleu pesante categoria 203 », correggere la dicitura « Zanella » in « Flanella leggera » e la dicitura « Flanella leggera » in « Zanella ».

Digitized by Google

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	*L.* **4,00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti	„ **8,00**

Digitized by Google

ANNO III - N. 51. 22 DICEMBRE 1910.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*

Per memoria.

Roma, dicembre 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75

Digitized by Google

Errata-Corrige

Ordine di Servizio N. 281-1910 (*Boll.* N. 44). — A pag 528, ultima riga, invece di « Edizione *1903* » leggasi: « Edizione *1902* ».

Digitized by Google

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 333-1910.*

ESEMPI DI TASSAZIONE

IN BASE ALLE TARIFFE DIRETTE

fra l'Italia e le ferrovie francesi poste oltre la Rete P. L. M.

Edizione 1-1-1911

Trasporti a piccola velocità.

Digitized by Google

1° — Spedizione da Bari a Dunkerque (*Ferrovie del Nord*) **composta di "Feccia di vino».**

	Classificazione Italiana	Classificazione Estera
Feccia di vino o grippolo . . . . Kg. 10.000	eccez. 12. serie *b*	§ 6. grup. 1

Instradamento.

	Modane	Iselle	Chiasso
Da Bari ai transiti controindicati . . . . Km.	1091	1009	918
Dai transiti controindicati a Dunkerque . . . . »	941	937	1012
Totale Km.	2032	1946	1930 (*)

(*) *Instradamento per la via di Chiasso, più breve.*

Tassazione.

Bari–Modane (eccez. 12 serie *b*):	Fr. 3.61 × 100 Q.li = Fr. 361.00	Totale Fr. 641.00 (**)
Modane–Dunkerque (§ 6, gruppo 1):	» 2.80 × 100 » = » 280.00	
Bari–Iselle (eccez. 12, serie *b*): . .	» 3.54 × 100 » = » 354.00	» » 688.00
Iselle–Dunkerque (§ 6, gruppo 1):	» 3.34 × 100 » = » 334.00	
Bari–Chiasso (eccez. 12, serie *b*) .	» 3.46 × 100 » = » 346.00	» » 749.00
Chiasso–Dunkerque (§ 6, gruppo 1):	» 4.03 × 100 » = » 403.00	

(**) *Tassazione per la via di Modane, più conveniente.*

N. B. — Essendo il trasporto tassato per la via di Modane, più conveniente, mentre l' instradamento ha luogo per la via di Chiasso, più breve, la quota effettiva delle tasse di trasporto spettante alle ferrovie italiane è rappresentata dalla somma di Fr. 346.00 afferentesi al percorso Bari-Chiasso, effettivamente seguito dalla spedizione; la differenza fra la tassa totale di Fr. 641.00 applicata alla spedizione e la quota di Fr. 346.00 spettante pel percorso italiano, rappresenta la quota di tasse dovute alle ferrovie estere, e cioè Fr. 295.00. L'aggio però deve calcolarsi sulle tasse estere risultanti dalla tassazione per la via di Modane, che è la più conveniente, e cioè L. 280,00.

Sulla lettera di vettura e sul relativo foglio di spedizione sarà quindi da esporsi quale quota italiana L. 346,00 e quale quota estera L. 295,00.

Digitized by Google

2° — **Spedizione da Cassano d'Adda a Dieppe** (*Ferrovie dello Stato già Ovest*) **composta di un vagone di " Filati di canapa imbianchiti „ del peso di Kg. 10.000.**

	CLASSIFICAZIONE	
	Italiana	Estera
Filati di canapa imbianchiti . . . . Kg. 10.000	eccez. 13	§ 20. grup. 9

Instradamento.	Modane	Iselle	Chiasso
Da Cassano d'Adda ai transiti controindicati . . . . . . Km.	277	169	78
Dai controindicati transiti a Dieppe . . . . »	838	872	1007
Totale . . . Km.	1115	1041 (*)	1085

(*) *Instradamento per la via di Iselle, più breve.*

Tassazione.

Cassano d'Adda – Iselle (ecc. 13): fr. 1.41 × 100 quint. = fr. 141.00
Iselle – Dieppe (§ 20, gruppo 9) : » 3.75 × 100 » = » 375.00
Totale fr. 516.00 (**)

(**) *Sul percorso estero esistendo il solo prezzo per la via di Iselle, la spedizione da Cassano d'Adda a Dieppe viene tassata ed instradata per il transito di Iselle.*

N. B. — In questo caso la ripartizione delle tasse fra le ferrovie italiane ed estere e la conseguente esposizione di esse sulla lettera di vettura e sul relativo foglio di spedizione, ha luogo in base alla tassazione sopra indicata. L'aggio deve calcolarsi sulla quota estera di L. 375.00.

Digitized by Google

3° — Spedizione da Cassano d'Adda a Dieppe (*Ferrovie dello Stato già Ovest*) composta di "Filati di canapa imbianchiti" del peso di Kg. 7000.

		CLASSICAZIONE	
		Italiana	Estera
Filati di canapa imbianchiti	Kg. 7000	eccez. 13	§ 20. punto 9

Instradamento.	Modane	Iselle	Chiasso
Da Cassano d'Adda ai transiti controindicati . . . . . . Km.	277	169	78
Dai controindicati transiti a Dieppe . . . . »	838	872	1007
Totale . . . Km.	1115	1041 (*)	1085

(*) *Instradamento per la via di Iselle, più breve.*

Tassazione.

Cassano d'Adda–Modane (ecc. 13:	Fr. 2.00 × 70 quint.	=	Fr. 140.00	} Totale Fr. 459.90 (**)
Modane–Dieppe (§ 20, gruppo 9):	» 4.57 × 70 »	=	» 319.90	
Cassano d'Adda–Iselle (eccez. 13):	» 1.41 × 70 »	=	» 98.70	} » » 470.40
Iselle–Dieppe (§ 20. gruppo 9):	» 5.31 × 70 »	=	» 371.70	
Cassano d'Adda-Chiasso (ecc. 13):	» 0.81 × 70 »	=	» 56.70	} » » 575.70
Chiasso–Dieppe (§ 20, gruppo 9):	» 7.414 × 70 »	=	» 519.00	

(**) *Tassazione per la via di Modane, più conveniente.*

N. B. Essendo il trasporto tassato per la via di Modane, più conveniente, mentre l'instradamento ha luogo per la via di Iselle, più breve, la quota effettiva delle tasse di trasporto spettante alle ferrovie italiane è rappresentata dalla somma di L. 98.70 afferentesi al percorso Cassano d'Adda - Iselle, effettivamente seguito dalla spedizione; la differenza fra la tassa totale di Fr. 459.90 applicata alla spedizione e la quota di Fr. 98.70 spettante pel percorso italiano rappresenta la quota di tasse dovute alle ferrovie estere, e cioè Fr. 361.20. L'aggio, però, deve calcolarsi sulle tasse estere risultanti dalla tassazione per la via di Modane, che è la più conveniente, e cioè su L. 319.00.

Sulla lettera di vettura e sul relativo foglio di spedizione sarà quindi da esporsi quale tassa italiana di L. 98.70 e quella quota estera di L. 361,20.

Digitized by Google

4° — Spedizione da Le Havre (*Ferrovie dello Stato già Ovest*) **a Milano P. G. composta di « Tessuti di cotone, stampati, imballati » del peso di Kg. 8000.**

		Classificazione	
		Italiana	Estera
Tessuti di cotone, stampati, imballati	Kg. 8,000	classe 6	§ 20. grup. 1

Instradamento.		Modane	Iselle	Chiasso
Da Le Havre ai transiti controindicati	Km.	895	929	1069
Dai controindicati transiti a Milano P. G.	»	251	143	52
	Totale Km.	1146	1072 (*)	1121

(*) *Instradamento per la via di Iselle, più breve.*

Tassazione.

Le Havre-Modane (§ 20, gruppo 1):	Fr. 4.185 × 80	Q.li =	Fr. 334.80	Totale Fr. 561.20 (**)
Modane-Milano P. G. (classe 6):	» 2.83 × 80	» =	» 226.40	
Le Havre-Iselle (§ 20, gruppo 1):	» 5.285 × 80	» =	» 422.80	» » 566.80
Iselle-Milano P. G. (classe 6):	» 1.80 × 80	» =	» 144.00	
Le Havre-Chiasso (§ 20, gruppo 1):	» 7.225 × 80	» =	» 578.00	» » 638.00
Chiasso-Milano P. G. (classe 6):	» 0.75 × 80	» =	» 60.00	

(**) *Tassazione per la via di Modane, più conveniente.*

N. B. — Essendo il trasporto tassato per la via di Modane, più conveniente, mentre l'instradamento ha luogo per la via di Iselle, più breve, la quota effettiva delle tasse di trasporto spettante alle ferrovie italiane è rappresentata dalla somma di Fr. 144.00 afferentesi al percorso Iselle-Milano P. G. effettivamente seguito dalla spedizione; la differenza fra la tassa totale di Fr. 561.20 applicata alla spedizione e la quota di Fr. 144.00 spettante pel percorso italiano rappresenta la quota di tasse dovuta alle ferrovie estere, e cioè Fr. 417.20. L'aggio però, deve calcolarsi sulle tasse estere risultanti dalla tassazione per la via di Modane, che è la più conveniente e cioè su L. 334,80

Sulla lettera di vettura e sul relativo foglio di spedizione le quote esposte dovranno quindi essere quelle di L. 417,20 per il percorso estero e di L. 144,00 per il percorso italiano, in caso contrario le medesime saranno da rettificarsi in questo senso.

Digitized by Google

5° — Spedizione da Nantes-État a Napoli Centrale, composta delle seguenti merci:

Merce	Peso	Totale	Classificazione Italiana	Classificazione Estera
Sardine all'olio	Kg. 1000	Kg. 6200	Classe 2ª	La spedizione viene considerata come groupages. § 31 gruppo 1
Conserve alimentari	» 1500		» 1ª	
Biscotti	» 500		» 1ª	
Cognac in bottiglie	» 1200		» 1ª	
Cognac in barili	» 2000		» 2ª	

Instradamento.

		Ventimigl.	Modane	Iselle
Da Nantes-État ai transiti controindicati	Km.	1197	840	935
Dai transiti controindicati a Napoli Centrale	»	898	1013	999
Totale	Km.	2095	1853 (*)	1934

(*) *Instradamento per la via di Modane, più breve.*

Tassazione.

Nantes État-Ventimiglia (§ 31, gruppo 1): Fr. 6.255 × 62 Q.li = Fr. 387.80

Ventimiglia - Napoli Centrale = Km. 898 =:

Sardine all'olio Kg. 1000 / Cognac in barili » 2000 } Kg. 3000 (cl. 2ª): Fr. 9.96 × 30 » = » 298.80

Cons. aliment. Kg. 1500 / Biscotti . . . » 500 / Cognac in bott. » 1200 } Kg. 3200 (cl. 1ª): Fr. 11.81 × 32 » = » 377.95

Totale Fr. 1064.55 (**)

Nantes État-Modane (§ 31, gruppo 1): Fr. 5.465 × 62 Q.li = Fr. 338.85

Modane - Napoli Centrale = Km. 1013 =:

come sopra Kg. 3000 classe 2ª: Fr. 10.81 × 30 » = » 324.30

» » » 3200 » 1ª: » 12.90 × 32 » = » 412.80

» » 1075.95

Digitized by Google

Nantes État–Iselle (§ 31, gruppo 1): Fr. 6.180 × 62 Q.li = Fr. 383.15		
Iselle – Napoli Centrale = Km. 999 =:		Totale Fr. 1110.95
come sopra Kg. 3000 classe 2ª: Fr. 10.68 × 30 » = » 320.40		
» » » 3200 » 1ª: » 12.73 × 32 » = » 407.40		

(**) *Tassazione per la via di Ventimiglia, più conveniente.*

N.B. Essendo il trasporto tassato per la via Ventimiglia, più conveniente, mentre l'instradamento ha luogo per la via di Modane, più breve, la quota effettiva delle tasse di trasporto spettante alle ferrovie italiane è rappresentata dalla somma di Fr. 737.10 afferentesi al percorso Modane-Napoli Centrale, effettivamente seguito dalla spedizione; la differenza fra la tassa totale di Fr. 1061.55 applicata alla spedizione e la quota di Fr. 737.10 spettante pel percorso italiano, rappresenta la quota di tasse dovute alle ferrovie estere, e cioè Fr. 327.45. L'aggio, però, deve calcolarsi sulle tasse estere risultanti dalla tassazione per la via di Ventimiglia, che è la più conveniente, e cioè su L. 387,80.

Sulla lettera di vettura e sul relativo foglio di spedizione le quote esposte dovranno quindi essere di lire 327.45 per le ferrovie estere e di L. 737,10 per il percorso sulle ferrovie italiane; in caso contrario le medesime saranno da rettificarsi in conformità.

Le spedizioni di merci (groupages) possono anche aver luogo per una qualunque via richiesta dal mittente, indipendentemente dalla via più breve, ed in questo caso la tassazione è fatta per la via effettivamente seguita. Vedi Avvertenze Generali punto C-2 delle tariffe.

Digitized by Google

6° — **Spedizione da Torino P. N. a Honfleur** (*Ferrovie dello Stato già Ovest*) **composta dei seguenti veicoli caricati su un solo vagone:**

	CLASSIFICAZIONE	
	Italiana	Estera
Veicolo a 4 ruote da strade ordinarie, munito di motore, pel trasporto delle persone (interasse m. 2) peso Kg 1.800 . . .	Tar. veic. serie *f*	§ 28. grup. 2
Veicolo a 4 ruote da strade ordinarie, munito di motore, pel trasporto delle merci, peso Kg. 2.400	Tar. veic. serie *g*	§ 28. grup. 4

Instradamento.

	Modane	Iselle	Pino
Da Torino P. N. ai controindicati transiti . . . . Km.	106	187	183
Dai controindicati transiti ad Honfleur . . . . »	863	900	1010
Totale Km.	969 (*)	1087	1193

(*) *Instradamento per la via di Modane, più breve.*

Tassazione.

Torino-Modane (serie *f*, 2 veicoli per vagone) = Fr. 28.84	Fr. 52.25		
» » (» *g*, » » ») = » 23.39			
Modane-Honfleur (§ 28, gruppo 2) = » 113.25	» 160.25	Totale Fr. 212.50 (**)	
» » (» » 4) — 50 % = » 47.00			
Torino-Iselle (serie *f*, 2 veicoli per vagone) = Fr. 49.96	Fr. 90.25		
» » (» *g*, » » ») = » 40.28			
Iselle-Honfleur (§ 28, gruppo 2) = » 127.50	» 192.90	» » 283.15	
» » (» » 4) — 50 % — » 65.40			
Torino-Pino (serie *f*, 2 veicoli per vagone) = Fr. 48,93	Fr. 88.40		
» » (» *g*, » » ») = » 39,45			
Pino-Honfleur (§ 20, gruppo 2) = » 145.70	» 235.80	» » 324.20	
» » (» » 4) — 50 % = » 90.08			

(**) *Tassazione per la via di Modane, più conveniente.*

N. B. — Essendo la spedizione tassata ed instradata per la stessa via, la ripartizione delle tasse fra le ferrovie italiane ed estere e la conseguente esposizione di esse sulla lettera di vettura e sul foglio di spedizione, ha luogo in base alle tasse applicate per la via di Modane. L'aggio deve calcolarsi sulle tasse estere risultanti dalla tassazione per tale via.

Digitized by Google

7°. — **Spedizione da Milano P. G. ad Honfleur** (*Ferrovie dello Stato - Ovest*) **composta dei seguenti veicoli caricati su un solo vagone:**

	Classificazione Italiana	Classificazione Estera
Veicolo a 4 ruote da strade ordinarie, munito di motore, pel trasporto delle persone (interasse m. 2), peso Kg. 1800 . .	Tar. veic. serie *f*	§ 28 grup. 2
Veicolo a 4 ruote da strade ordinarie, munito di motore, pel trasporto delle merci, peso Kg. 2400	Tar. veic. serie *g*	§ 28 grup. 4

Instradamento

	Modane	Iselle	Chiasso
Da Milano P. G. ai transiti controindicati . . . . Km.	251	143	52
Dai transiti controindicati ad Honfleur . . . . »	863	900	1040
Totale . . . Km.	1114	1043 (*)	1092

(*) *Instradamento per la via di Iselle, più breve.*

Tassazione.

Milano – Modane (serie *f*, 2 veicoli per vagone) Fr.	67.34	= Fr. 121.55	= Fr. 281.80
» » (serie *g*, 2 veicoli per vagone) »	54.18		
Modane – Honfleur (§ 28, gruppo 2). . . . . Fr.	113.25	= Fr. 160.25	
» » (§ 28, gruppo 4) — 50 % . »	47.00		
Milano – Iselle (serie *f*, 2 veicoli per vagone) Fr	38.63	= Fr. 69.85	= Fr. 264.40 (**)
» » (serie *g*, 2 veicoli per vagone) »	31.21		
Iselle – Honfleur (§ 28, gruppo 2) — 50 % . Fr.	63.75	= Fr. 194.55	
» » (§ 28, gruppo 4) . . . . . . »	130.80		
Milano – Chiasso (serie *f*, 2 veicoli per vagone) Fr.	14.94	= Fr. 27.20	= Fr. 273.00
» » (serie *g*, 2 veicoli per vagone) »	12.26		
Chiasso – Honfleur (§ 28, gruppo 2) . . . . Fr.	150.20	= Fr. 245.80	
» » (§ 28, gruppo 4) — 50 % »	95.58		

(**) *Tassazione per la via di Iselle, più conveniente.*

N. B. Essendo la spedizione tassata ed instradata per la stessa via, la ripartizione delle tasse fra le ferrovie italiane ed estere e la conseguente esposizione di esse sulla lettera di vettura e sul foglio di spedizione, ha luogo in base alle tasse applicate per la via di Iselle. L'aggio deve calcolarsi sulle tasse estere risultanti dalla tassazione per tale via.

Digitized by Google

8° — Spedizione da Avigliana a Saint-Denis (*Ferrovie del Nord*) **di estratto liquido di legno di castagno del peso di tonn. 10, caricato in un carro serbatoio della portata di 10 tonn. avente una tara di 16 tonnellate.**

	CLASSIFICAZIONE	
	Italiana	Estera
Estratto liquido di legno di castagno	cl. 10	§ 17, grup. 4

Instradamento.	Modane	Iselle	Pino
da Avigliana ai transiti controindicati . . . . Km.	82	207	203
dai transiti controindicati a Saint-Denis . . . . »	675	709	816
Totale Km.	757 (*)	916	1019

(*) *Instradamento per la via di Modane, più breve.*

Tassazione.

N. B. — Essendo la tara del carro (tonn. 16) superiore al peso tassabile (tonn. 10), quest'ultimo deve aumentarsi di 1/3 dell'eccedenza della tara sul peso tassabile (tonn. 6) e cioè di 2 tonnellate, portando il peso tassabile, sul percorso italiano, a tonn. 12. (Vedi Prescrizioni di tariffa § X punto (13) pagina 15).

Sul percorso estero, essendo previsto un rapporto fra tara e capacità del carro serbatoio nella misura di Kg. 8500 per ettolitri 125, ne viene che il carro impiegato pel trasporto suddetto presenta una eccedenza di tara di Kg. 7500, eccedenza questa che deve tassarsi in base a centesimi 0,5 per quintale-chilometro; oltre naturalmente, le tasse applicabili alla merce. (Vedi Prescrizioni di tariffa § X punto (17) pagina 15).

Avigliana – Modane (tonn. 12 cl. 10) = Fr. 0.97 × 120 Q.li = Fr. 116.40
Modane-St. Denis (tonn. 10 § 17 gr. 4) = Fr. 2.325 × 100 Q.li = Fr. 232.50 } Totale Fr. 607.30 (**)
Tassa compl. estera 0.005×75 Q.li = Fr. 0.375×(Km. 675 + 14) = Fr. 258.40

Avigliana-Iselle (tonn. 12 classe 10) = Fr. 1.94 × 120 Q.li = Fr. 232.80
Iselle-St. Denis (tonn. 10 § 17 gr. 4) = Fr. 3.15 × 100 Q.li = Fr. 315.— } Totale Fr. 732.70
Tassa compl. estera 0.005 × 75 Q.li = Fr. 0.375×(Kg. 709-216) = Fr. 184.90

Avigliana – Pino (tonn. 12 classe 10) = Fr. 1.94 × 120 Q.li = Fr. 232.80
Pino – St. Denis (tonn. 10 § 17 gr. 4) = Fr. 4.26 × 100 Q.li = Fr. 426.00 } Totale Fr. 832.05
Tassa compl. estera 0 005 × 75 Q.li = 0.375 × (Km. 816–354) = Fr. 173.25

(**) *Tassazione per la via di Modane, più conveniente.*

N. B. — Essendo la spedizione tassata ed instradata per la stessa via, la ripartizione delle tasse fra le ferrovie italiane ed estere e la conseguente esposizione di esse sulla lettera di vettura e sul foglio di spedizione, ha luogo in base alle tasse applicate per la via di Modane. L'aggio deve calcolarsi sulle tasse estere risultanti dalla tassazione per tale via.

Digitized by Google

9°. — Spedizione di un vagone-cisterna, vuoto, di ritorno, da St. Denis (*Ferrovie del Nord*) **a Torino P N., avente servito al trasporto di estratto liquido di legno di castagne da Avigliana a St. Denis, di cui all'esempio N. 8.**

	CLASSIFICAZIONE	
	Italiana	Estera
Vagone-cisterna, vuoto, di ritorno	§ X delle Prescrizioni di tariffa, punto (5).	§ X delle Prescrizioni di tariffa punto (4) ed Avvertenze generali punto *D*.

Instradamento.

Rientra per la via di Modane, seguita nel viaggio di andata a pieno.

Tassazione.

N. B. — Sul percorso estero i carri vuoti non aventi servito a trasporti dalla Francia verso l'Italia pagano sempre il viaggio a vuoto di ritorno. Sul percorso italiano i carri vuoti pagano solo per il percorso a vuoto fatto in più in confronto di quello a pieno. — Vedi Prescrizioni di tariffe § X.

St. Denis-Modane (Km. 675 + 14) = Km. 689 tass.
- Km. 200 × 0.10 = F. 20.—
- » 100 × 0.06 = » 6.—
- » 100 × 0.05 = » 5.—
- » 289 × 0.02 = » 5.78

Fr. 36.80

Modane – Torino P. N. (Km. 106 – Km. 82 percorsi a pieno) = Km. 24 × 0.075 = Fr. 1.80

Totale . . . Fr. 38.60

N. B. Essendo la spedizione tassata ed instradata per la stessa via, la ripartizione delle tasse fra le ferrovie italiane ed estere e la conseguente esposizione di esse sulla lettera di vettura e sul foglio di spedizione, dovrà risultare in base alle tasse applicate per la via di Modane. L'aggio deve calcolarsi sulle tasse estere risultanti dalla tassazione per tale via.

Digitized by Google

10°. — Spedizione da Honfleur (*Ferrovie dello Stato*) **a Terni, di un basamento di laminatoio in ferro fucinato, del peso indivisibile di tonn. 22 e lungo m. 12.**

	CLASSIFICAZIONE	
	Italiana	Estera
Lavori non nominati, di ferro fucinato, in pezzi greggi pesanti da oltre 100 Kg. ciascuno.	cl. 21	§ 14.grup. 3

Instradamento	Modane	Iselle	Chiasso
Da Honfleur ai transiti controindicati . . . . Km.	863	900	1040
Dai controindicati transiti a Terni . . . . »	742	728	638
Totale . . . Km.	1605 (*)	1628	1678

(*) *Instradamento per la via di Modane, più breve.*

Tassazione.

N. B. — Le masse indivisibili non vanno soggette a nessun aumento sul percorso estero, mentre sul percorso italiano subiscono l'aumento del 30 % sulle rispettive classi, quando di peso superiore alle 20 tonnellate (Prescrizioni di tariffa § V punto A).

Honfleur - Modane (tonn. 22 § 14 gr. 3) = Fr. 18.75 × 22 = Fr. 412.50
Modane-Terni (tonn. 22 cl. 21) = Fr. 27.70 × 22 = Fr. 609.40
Aumento del 30 % = (609.40 × 30): 100 = Fr. 182.82
} = Fr. 792.25 } Totale Fr. 1204.75 (**)

Honfleur - Iselle (tonn. 22 § 14 gr. 3) = Fr. 22.50 × 22 = Fr. 495.—
Iselle-Terni (tonn. 22 cl. 21) = 27.10 × 22 = Fr. 596.20
Aumento del 30 % (596.20 × 30) : 100 = Fr. 178.66
} = Fr. 775.10 } Totale Fr. 1270.10

Honfleur - Chiasso (tonn. 22 § 14 gr. 3) = Fr. 28.95 × 22 = Fr. 636.90
Chiasso - Terni (tonn. 22 cl. 21) = 24.30 × 22 = Fr. 534.60
Aumento del 30 % = (534.60 × 30) : 100 = Fr. 160.38
} = Fr. 695.00 } Totale Fr. 1331.90

(**) *Tassazione per la via di Modane, più conveniente ed instradamento per la di Modane, parimente più breve.*

N. B. — Essendo la spedizione tassata ed instradata per la stessa via, la ripartizione delle tasse fra le ferrovie italiane ed estere e la conseguente esposizione di esse sulla lettera di vettura e sul foglio di spedizione dovrà risultare in base alle tasse applicate per la via di Modane. L'aggio deve calcolarsi sulle tasse estere risultanti dalla tassazione per tale via.

Digitized by Google

ESEMPI DI TASSAZIONE

in base alle tariffe dirette Italia - P. L. M.

(Edizione 1-1-907)

Trasporti a P. V.

1° — Spedizione da Torino Porta Nuova a Paris-Bercy, composta delle seguenti merci:

Merce			Classificazione Italiana	Classificazione Estera
Mobili non nominati, montati, imballati		Kg. 800	Classe 2	Tariffa eccezionale N. 31 § 1°
Treccie di paglia fina	Kg. 500	» 3,200	» 1	
Alabastro in lavori	» 2000		» 1	
Piante medicinali	» 700		» 1	
Formaggio di gorgonzola		» 1,200	» 7	

Istradamento	Iselle	Modane	Ventimiglia
Da Torino Porta Nuova ai transiti contro indicati	187	106	254
Dai transiti contro indicati a Paris-Bercy	692	658	1052
Totale . . . Km.	879	764 (*)	1306

(*) *Istradamento per la via di Modane, più breve.*

Tasse applicabili per la via di Modane:

Da Torino Porta Nuova a Modane stazione, Km. 106.

Classe 2	= 1.68 × 8	= 13.44		
» 1	= 1.90 × 32	= 60.80	89.84	= 89.85
» 7	= 1.30 × 12	= 15.60		

Da Modane stazione a Paris-Bercy, Km. 672 (tassabili).

Tariffa eccezionale N. 31, § 1°, 6.86 + 0.04 (diritto fisso) = 6.90; 6.90 × 52 = 358.80

Totale . . . Fr. **448.65**

Digitized by Google

2° — Spedizione da Milano Porta Garibaldi a Paris-Bercy, composta delle seguenti merci:

Merce		Peso	Totale	Classificazione Italiana	Classificazione Estera
Castagne in sacchi	Kg.	1.000	Kg. 5,100	Classe 14	Tariffa eccezionale N. 31 § 1°
Caoutchouc greggio	»	500		» 7	
Fiori medicinali	»	600		» 1	
Radici d'Ireos (Giaggiolo) (radici di)	»	300		» 7	
Carni salate	»	2,700		» 2	

Istradamento.

	Iselle	Modane	Ventimiglia
Da Milano Porta Garibaldi ai transiti contro indicati	143	251	296
Dai transiti contro indicati a Paris-Bercy	692	658	1052
Totale . . . Km.	835 (*)	909	1348

(*) *Istradamento per la via di Iselle, più breve.*

Tasse applicabili per la via di Iselle:

Da Milano Porta Garibaldi a Iselle transito, Km. 143.

Classe 14. — 1.08 × 10 =	10.80	98.07 = 98.10
» 7. — 1.65 × (5 + 3) = 1.65 × 8 =	13.20	
» 1. — 2.49 × 6 =	14.94	
» 1. — 2.19 × 27 =	59.13	

Da Iselle transito a Paris-Bercy, Km. 672 (tassabili).

Tariffa eccezionale N. 31 § 1°, 5.86 + 0.04 (diritto fisso) = 5.90.

5.90 × 51 = ... 300.90

Totale . . . Fr. 399.00

Digitized by Google

3° — Spedizione da Corbeil-Essonne a Verona Porta Vescovo, composta dei seguenti veicoli caricati su un solo vagone.

	CLASSIFICAZIONE	
	Italiana	Estera
	Tariff. veic.	Tar. ecc. n. 28
Carrozza a 4 ruote, pel trasporto delle persone, con motore, montata, con interasse di m. 1.95, pesante . . . . . Kg. 1,300	Serie f	Cl. H
Carro a 2 ruote, senza motore, montato. . . . . » 1.400	» g	Cl. K meno 50%

Istradamento.	Iselle	Modane	Venti-miglia
Da Corbeil-Essonne ai transiti contro indicati.	673	639	1030
Dai transiti contro indicati a Verona P. V.	293	401	437
Totale . . . Km.	966 (*)	1040	1467

(*) *Istradamento per la via di Iselle, più breve.*

Tasse applicabili per la via di Iselle:

Da Corbeil-Essonne a Iselle transito, km. 653 (tassabili). Tariffa eccezionale n. 28.

Classe H = per veicolo 82.70
» K = » 69.20 — 50 % =
= (69.20 — 34.60) = ... 34.60 } 117.30

Tasse complementari gruppo 14:

Serie f prezzo per 2 veicoli per vagone = 27.69
» h » » » = 16.60 } 44,29 = 44.30

Da Iselle transito a Verona P. V., km. 293. Tariffa veicoli

Serie f. prezzo per 2 veicoli per vagone = 77.64
» h » » » = 46.69 } 124.33 = 124.35

Totale . . . Fr. 285.95

Digitized by Google

4° — **Spedizione da Paris-Bercy a Napoli Centrale, composta dei seguenti veicoli caricati su un solo vagone.**

	CLASSIFICAZIONE	
	Italiana	Estera
	Tariff. veic.	Tar. ecc. n. 28
Carrozza a 4 ruote, pel trasporto delle persone, senza motore, montata, con interasse inferiore a 2 metri, pesante Kg. 1.000	serie *f*	Cl. I
Carro ordinario a 4 ruote, pesante . . . . » 1.600	» *g*	» I meno 50%
Scala meccanica a due ruote, pesante . . . . . . » 1.000	» *h*	» K meno 75%

Istradamento.	Iselle	Modane	Ventimiglia
Da Paris-Bercy ai transiti contro indicati	692	658	1052
Da transiti contro indicati a Napoli Centrale	999	1013	898
Totale . . . Km.	1691	1671 (*)	1950

(*) *Istradamento per la via di Modane, più breve.*

Tasse applicabili: via Modane o Ventimiglia

a) via Modane:

Da Paris-Bercy a Modane stazione, km. 672 (tassabili). Tariffa eccezionale n. 28.

Classe *I*, per veicolo . . . . = 79.05
» *I*, meno 50 % = 79.05 — 39.50 = 39.55
» *K*, meno 75 % = 70.30 — 52.70 = 17.60 } 136.20

Da Modane stazione a Napoli Centrale, km. 1013. Tariffa veicoli.

Serie *f*, prezzo per 3 veicoli per vagone = 210.74
» *g*, » » » = 158.44
» *h*, » » » = 126.55 } 495.73 = 495.75

Totale . . . Fr. 631.95

Digitized by Google

b) via Ventimiglia:

Da Paris-Bercy a Ventimiglia stazione, km. 1052. Tariffa eccez. n. 28.

Classe *I*,	prezzo per veicolo	= 96.55	}	165.50
» *I*,	» meno 50 % = 95.55 — 48.25	= 48.30		
» *K*,	» meno 75 % = 82.50 — 61.85	= 20.65		

Da Ventimiglia stazione a Napoli Centrale, km. 898.

Tariffa veicoli.

Serie *f*,	prezzo per 3 veicoli per vagone	= 186.02	}	437.64 = 437.65
» *g*,	» » »	= 139.90		
» *h*,	» » »	= 111.72		

Totale . . . Fr. 603,15

L'istradamento e la tassazione della spedizione devono aver luogo, per la via di Modane o per quella di Ventimiglia, conforme alla prescrizione esposta dal mittente sulla lettera di vettura, in mancanza di tale prescrizione, la spedizione deve essere istradata e tassata per la via di Ventimiglia, perchè questa offre prezzi complessivamente più economici.

Digitized by Google

5° — Spedizione da Champagnole a Milano Porta Sempione, composta di un vagone carico di kg. 10,000 di « legname da costruzione, non nominato, semplicemente segato o squadrato ».

Istradamento	Iselle	Modane	Venti miglia
Da Champagnole ai transiti contro indicati	290	325	731
Dai transiti contro indicati a Milano P. Sempione	143	251	296
Totale . . . Km.	433 (*)	576	1027

(*) *Istradamento per la via d'Iselle, più breve.*

Tasse applicabili per la via di Iselle:

a) Secondo l'avvertenza 3 *a*) a pag. 247 della tariffa.

Da Champagnole a Iselle transito. Prezzo fisso speciale. Classe XI; 1.090 + 0.04 (diritto fisso) = 1.13; 1.13 × 100 = ... 113

Da Iselle transito a Milano Porta Sempione, km. 143. Classe 18; 0.93 × 100 . = 93

Totale . . . Fr. 206

b) Secondo l'avvertenza 3 *b*) a pag. 247 della tariffa.

Da Champagnole a Iselle transito, km. 339 (tassabili). Classe XI●; 1.050 + 0.04 (diritto fisso) = 1.09; 1.09 × 100 . . . . 109 } = 158

Tassa complementare, gruppo 35, classe 18, 0.490 × 100 = ... 49 }

Da Iselle transito a Milano Porta Sempione, km. 143, Classe 18, 0.93 × 100 = . 93

Totale . . . Fr. 251

Le tasse da applicarsi sono quelle computate sub *a* perchè complessivamente più economiche.

Digitized by Google

6° — Spedizione da Vals-les-Bains-La-Bégude a Novara composta di « acque minerali naturali » in casse, kg. 6,000

Istradamento.	Iselle	Modane	Ventimiglia
Da Vals-les-Bains-la-Bégude ai transiti contro indicati	541	328	470
Dai transiti contro indicati a Novara	109	201	280
Totale . . . Km.	650	529 (*)	750

(*) *Istradamento per la via di Modane, più breve.*

Tasse applicabili: via Modane o Ventimiglia:

a) via Modane:

Da Vals-les-Bains-La-Bégude a Modane stazione, km. 342 (tassabili) Classe VIII, 1.585 + 0.07 (diritto fisso) = 1.655; 1.655 × 60 = ... 99.30

Da Modane stazione a Novara, km. 201, classe 13; 1.50 × 60 = ... 90.00

Totale . . . Fr. 189.30

b) via Ventimiglia:

Da Vals-les-Bains-La-Bégude a Ventimiglia Stazione, km. 470, Classe VIII 2.005 + 0.07 (diritto fisso) = 2.075; 2,075 × 60 = ... 124.50

Da Ventimiglia stazione a Novara, km. 280, Classe 13; 1.82 × 60 = ... 109.20

Totale . . . Fr. 233.70

L'istradamento e la tassazione della spedizione devono aver luogo per la via di Modane o per quella di Ventimiglia conforme alla prescrizione esposta dal mittente sulla lettera di vettura; in mancanza di tale prescrizione, la spedizione deve essere isdradata e tassata per la via di Modane, perchè questa offre prezzi complessivamente più economici.

Digitized by Google

7° — Spedizione da Vals-les-Bains-La-Bégude a Firenze P. P., composta di « acque minerali naturali » in cassa, kg. 6000.

Istradamento.	Iselle	Modane	Ventimiglia
Da Vals-les-Bains-La-Bégude ai transiti contro indicati	541	328	470
Dai transiti contro indicati a Firenze P. P.	495	509	394
Totale . . . Km.	1036	837 (*)	864

(*) *Istradamento per la via di Modane, più breve.*

Tasse applicabili: via Modane o Ventimiglia.

a) via Modane:

Da Vals-les-Bains-La-Bégude a Modane stazione, km. 342 (tassabili). Classe VIII, 1.585 + 0.07 (diritto fisso) = 1.655; 1.655 × 60 = ... 99.30

Da Modane stazione a Firenze P. P. km. 509, Classe 13; 2.83 × 60 = . . . 169.80

Totale . . . Fr. 269.10

b) via Ventimiglia:

Da Vals-les-Bains-La-Bégude a Ventimiglia stazione, km. 470, Classe VIII, 2.005 + 0.07 (diritto fisso) = 2.075; 2.075 × 60 = ... 124.50

Da Ventimiglia stazione a Firenze P. P, km. 394, classe 13; 2.38 × 60 = . . 142.80

Totale . . . Fr. 267.30

L'istradamento e la tassazione della spedizione devono aver luogo per la via di Modane o per quella di Ventimiglia conforme alla prescrizione esposta dal mittente sulla lettera di vettura; in mancanza di tale prescrizione, la spedizione deve essere istradata e tassata per la via di Ventimiglia, perchè questa offre prezzi complessivamente più economici.

Digitized by Google

8° — Spedizione da Milano Porta Garibaldi a Lyon-Guillotière, composta di « seta greggia », kg. 100.

Istradamento.	Iselle	Modane	Ventimiglia
Da Milano Porta Garibaldi ai transiti contro indicati	143	251	296
Dai transiti controindicati a Lyon-Guillotière	368	204	561
Totale . . . Km.	511	455 (*)	857

(*) *Istradamento per la via di Modane, più breve.*

Tasse applicabili: via Modane o Ventimiglia.

a) via Modane:

Da Milano Porta Garibaldi a Modane stazione km. 251, Classe 1, 4.15 × 1 =. . 4.15

Da Modane stazione a Lyon-Guillotière, km. 218 (tassabili), Classe 1, 3.370 × 0.095 = 3.465; 3.465 × 1 = ... 3.465 = 3.45

Totale . . . Fr. 7.60

b) via Ventimiglia:

Da Milano Porta Garibaldi a Ventimiglia stazione, km. 296, Classe 1, 4.73×1 = 4.73 = 4.75

Da Ventimiglia stazione a Lyon-Guillotière, km. 561, Classe 1, 8.195 + 0.095 = 8.290; 8.290 × 1 = ... 8.29 = 8.30

Totale . . . Fr. 13.05

L'istradamento e la tassazione della spedizione devono aver luogo per la via di Modane o per quella di Ventimiglia conforme alla prescrizione esposta dal mittente sulla lettera di vettura; in mancanza di tale prescrizione la spedizione deve essere istradata e tassata per la via di Modane, perchè questa offre prezzi complessivamente più economici.

Digitized by Google

9º — Spedizione da Cassano d'Adda a Paris-Bercy, composta di un vagone di « filati di canapa imbianchiti per tessere » Kg. 5000.

Istradamento.	Iselle	Modane	Venti-miglia
Da Cassano d'Adda ai transiti contro indicati	169	277	322
Dai transiti contro indicati a Paris-Bercy.	692	658	1052
Totale . . . Km.	861 (*)	935	1374

(*) *Instradamento per la via di Iselle, più breve.*

Tasse applicabili per la via di Iselle:

Da Cassano d'Adda a Iselle transito, km. 169. Tariffa eccezionale n. 13.

1.41 × 50 = ... 70.50

Da Iselle transito a Paris-Bercy, km. 672 (tassabili):

a) Coi prezzi della classe generale IV.

5,530 + 0.070 (diritto fisso) = 5.60; 5.60 × 50 = 280 }

Tassa complementare, gruppo 31, tariffa eccezionale n. 13: } 307

0.54 × 50 = ... 27 }

b) Coi prezzi della tariffa eccezionale numero 31, §. 1.

5.86 + 0.04 (diritto fisso) = 5.90; 5.90 × 50 = 295

La tassa estera deve essere computata nel modo sub. *b*, (senza la tassa complementare, conforme è prescritto dalla tariffa eccezionale n. 31) perchè riesce più economica 295.00

Totale . . . Fr. 365.50

Digitized by Google

10° — Spedizione da Audincourt a Firenze P. P., composta di « lame da seghe », Kg. 500.

Istradamento.	Iselle	Modane	Venti-miglia
Da Audincourt ai transiti contro indicati	368	451	857
Dai transiti contro indicati a Firenze P. P.	495	509	394
Totale . . . Km.	863 (*)	960	1251

(*) *Istradamento per la via di Iselle, più breve.*

Tasse applicabili per la via di Iselle:

Classificazione estera
- Classe IV, per le spedizioni di kg. 50
- » VI, » » » 1000
- Tariffa eccezionale 30 §. 14
- Prezzi fissi speciali di cui all'avvertenza 3 *a*) a pag. 247 della tariffa.

Classificazione italiana. Classe 4.

a) Secondo l'avvertenza 3 *a*) a pagina 247 della tariffa:

da Audincurt a Iselle transito. Prezzo fisso speciale. Classe IV 4.910 + 0.095 diritto fisso) = 5.005; 5.005 × 5 = ... 25.025 = 25.05

da Iselle transito a Firenze P. P., km. 495; Classe 4; 5.22 × 5 = ... 26.10

Totale . . . Fr. 51.15

b) Secondo l'avvertenza 3 *b*) a pagina 247 della tariffa;

1° Coi prezzi delle classi generali:

da Audincourt a Iselle transito, km. 465 (tassabili). Classe IV.

4.120 + 0.095 (diritto fisso) = 4.215; 4.215 × 5 = . . . 21.075

(La tassa viene computata coi prezzi della Classe IV sul peso reale perchè quella calcolata in base ai prezzi della Classe VI sui peso minimo di kg. 1000 riuscirebbe più elevata).

Tassa complementare, gruppo 1, Classe 4; 0.020 × 5 = . 0.10

} 21.175 = 21.20

da Iselle transito a Firenze P. P., km. 495. Classe 4; 5.22 × 5 = . 26.10

Totale . . . Fr. 47.30

Digitized by Google

2° Coi prezzi della tariffa eccezionale.

Da Audincourt a Iselle transito, km. 465 (tassabili). Tariffa eccezionale N. 30, § 14.

Serie 4ª per km. 465 = 2.080 + 0.095 (diritto fisso) = 2.175; 2.175 × 5 = ...	10.875	10.975 = 11.00	
(La tassa viene computata coi prezzi della serie 4ª sul peso reale, perchè quella calcolata in base ai prezzi della serie 5ª sul peso minimo di kg. 1000 riuscirebbe più elevata).			
Tassa complementare gruppo 1, classe 4: 0.020 × 5 = .	0,10		
Da Iselle transito a Firenze P. P., km. 495. Classe 4; 5.22 × 5 =			26.10
Totale . . Fr.			37.10

La tassazione deve aver luogo nel modo indicato sub *b*) punto 2°, perchè riesce più economica, e ciò in conformità al punto 3 *b*) secondo capoverso, a pagina 247 della tariffa.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 333. (Servizio VIII).

Servizio Italo-francese.

I. — **Attuazione delle nuove tariffe dirette a piccola velocità tra l'Italia e le Ferrovie Francesi poste oltre la Rete P. L. M.**

II. — **Norme per la tassazione delle merci in genere, sui tratti di confine, Ventimiglia stazione-Ventimiglia confine e Modane stazione-Modane-confine (Bardonecchia confine).**

III. — **Tariffe dirette tra l'Italia e le Ferrovie P. L. M.-edizione 1° gennaio 1907.**

IV. — **Disposizioni complementari speciali** (Allegato 9 alle Disposizioni regolamentari della convenzione di Berna), **valevoli pel servizio diretto Italo-Francese.**

(Vedi Ordine di Servizio N. 124-1906).

I.

Attuazione delle nuove tariffe dirette a P. V. tra l'Italia e le Ferrovie Francesi poste oltre la Rete P. L. M.

Data di attuazione.

Col 1° gennaio 1911 entreranno in vigore le nuove tariffe pel trasporto delle merci a piccola velocità ordinaria, in servizio diretto fra determinate stazioni italiane e determinati porti e stazioni francesi posti oltre la Rete P. L. M., per le vie di *Ventimiglia, Modane, Iselle, Pino* e *Chiasso.*

Abrogazione delle vecchie tariffe.

Queste nuove tariffe sostituiscono tutte quelle attualmente in vigore per il servizio italo-francese oltre la Rete P. L. M., nonchè pel servizio diretto fra Torino e Milano ed il Belgio e l'Olanda via Gottardo.

Pertanto, con la data del 1° gennaio 1911 vengono definitivamente abrogate le seguenti tariffe:

1°) Tariffe speciali comuni a piccola velocità N. 322-340-405-466, edizione 1° aprile 1891; N. 225, attivata il 1° novembre 1892; N. 341, edizione 16 febbraio 1895 e N. 401 *bis*, edizione 15 giugno 1892;

2°) Tariffa speciale comune N. 300 P. V. del 1° agosto 1892 e relativi supplementi;

3° Tariffa eccezionale P. V. pel servizio diretto fra Mi-

Digitized by Google

lano e Torino ed il Belgio e l'Olanda via Gottardo, 2ª edizione del 1° aprile 1898.

Norme per l'applicazione della tariffa.

Per l'applicazione delle nuove tariffe dirette a P. V., valgono le norme contenute nelle tariffe medesime e nella *Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero*, pubblicata il 10 ottobre 1901, nonchè le *Disposizioni regolamentari pel trasporto ferroviario delle merci fra l'Italia e l'estero*, edizione 22 dicembre 1908 (costituente la *parte I-A* comune a tutte le tariffe dirette internazionali) e le *Disposizioni complementari speciali* pel servizio italo-francese che entrano in vigore contemporaneamente alle nuove tariffe suddette e che vengono inserite nel fascicolo delle *Disposizioni regolamentari*, in sostituzione dell'attuale allegato nove (Vedi anche parte IV del presente Ordine di Servizio).

Domanda della tariffa.

Per poter fruire delle condizioni e dei prezzi delle nuove tariffe dirette, edizione 1° gennaio 1911, i mittenti debbono farne domanda nell'apposito spazio, sulla lettera di vettura internazionale. L'indicazione sul detto documento di « *Tariffa speciale* », « *Tariffa ridotta* », « *Tariffa la più ridotta* » è considerata corrispondente a tale domanda ed implica l'accettazione da parte dello speditore di tutte le condizioni stabilite dalla tariffa. In mancanza di tale domanda le spedizioni debbono essere eseguite sotto il regime delle tariffe interne delle singole amministrazioni partecipanti al trasporto.

Validità della tariffa Stazioni ammesse.

Le nuove tariffe, da servire per il traffico diretto fra l'Italia e le Ferrovie Francesi poste oltre la Rete P. L. M., nonchè pel traffico di transito da e per i porti francesi e per le stazioni di transito alla frontiera Belga, non sono estese indistintamente a tutte le stazioni italiane e francesi, ma sono invece limitate a determinate stazioni e porti, figuranti negli elenchi riferentisi rispettivamente alle percorrenze italiane ed alle percorrenze francesi. Conseguentemente, le spedizioni in servizio diretto italo-francese, sotto il regime delle nuove tariffe, edizione 1° gennaio 1911, non possono aver luogo che fra due stazioni o porti figuranti negli anzidetti elenchi.

Per le stazioni italiane della Rete di Stato, non ammesse a fruire delle nuove tariffe, le spedizioni dovranno appoggiarsi ai transiti di confine pel ricarteggio in base alle tariffe interne delle singole Amministrazioni.

Digitized by Google

Merci ammesse e loro imballaggio.

Parimenti, la nomenclatura e classificazione delle merci venne limitata a quelle sole voci che costituiscono in massima i trasporti in servizio diretto italo-francese. I prezzi e le condizioni delle nuove tariffe sono solo applicabili a quelle merci che corrispondono perfettamente alle singole voci della nomenclatura, essendo assolutamente esclusa qualsiasi assimilazione. Quando poi dalla nomenclatura stessa risulti che la merce, presentata per la spedizione, debba essere imballata o meno, ovvero riposta in *gabbie, cesti, casse, botti* ecc.. le stazioni dovranno accertarsi che le merci siano condizionate nel voluto imballaggio, senza del quale, non potranno fruire dei prezzi e delle condizioni delle nuove tariffe dirette. In entrambi i casi, le spedizioni potranno solo eseguirsi in base alle tariffe interne delle singole Amministrazioni.

Merci in genere (Groupages).

Eccezionalmente, pel percorso estero, i trasporti composti da merci diverse « *groupages* » a vagone completo di almeno 5 ovvero 10 tonnellate, o paganti per tali pesi minimi, possono fruire dei prezzi previsti dal § 31 da e per le stazioni ammessevi, e ciò in conformità al punto C delle Avvertenze Generali a pag. 23 delle tariffe.

Computo delle tasse ed istradamento delle spedizioni.

Il computo delle tasse di trasporto è fatto separatamente per il *percorso italiano* da una parte e per il *percorso estero* dall'altra, fino ai vari transiti di confine italiano; l'addizione delle quote risultanti per i due percorsi, *estero ed italiano*, forma la tassa complessiva del trasporto. Tale tassa, giusta le disposizioni contenute nelle Avvertenze generali a pag. 23 delle Tariffe, viene sempre applicata pel transito che offre il prezzo totale più ridotto.

Si richiama poi l'attenzione sul fatto che, mentre per i percorsi italiani esistono prezzi chilometrici e prezzi fatti per stazione, per i percorsi esteri esistono solo prezzi fatti per stazione e suddivisi in paragrafi, i cui numeri corrispondono alle tariffe speciali francesi.

L'instradamento delle spedizioni è sempre determinato dalla via complessivamente più breve; la domanda del mittente per ottenere l'istradamento per una via diversa da quella più breve è sempre considerata come non avvenuta, salvo il caso in cui l'inoltro per la via diversa sia determinato dall'esegui-

Digitized by Google

mento delle operazioni doganali, ed allora la spedizione ha luogo in base alla via richiesta ed alle tariffe interne delle singole Amministrazioni ferroviarie.

Eccezionalmente, per le merci diverse « *groupages* », spedite in base ai prezzi del § 31 ed alle condizioni previste dalle Avvertenze Generali a pag. 23 delle tariffe, è lasciata facoltà al mittente di chiedere l'istradamento per una via diversa da quella più breve.

Ripartizione delle tasse.

È però da tener presente che nella ripartizione delle tasse totali, fra le varie Amministrazioni interessate nei trasporti diretti, alle Ferrovie italiane spettano le tasse afferentisi al percorso effettivamente seguito dalle spedizioni fra la stazione italiana ed il transito di confine, indipendentemente dalle tasse totali applicate alle spedizioni per la via risultante complessivamente più economica; la differenza fra la tassa totale applicata alle spedizioni, e la quota spettante alle Ferrovie Italiane pel percorso effettivamente seguito dalle spedizioni, rappresenta la quota di tasse spettanti alle Ferrovie estere.

Di conseguenza sulle lettere di vettura e sui fogli di spedizione (1), dovranno sempre esporsi, non già le tasse per il percorso italiano e per quello estero quali risultano dalla tariffa per il transito offerente complessivamente il prezzo più ridotto, ma bensì quelle calcolate nel modo più sopra indicato. Sulle lettere di vettura sarà inoltre da apporsi l'annotazione: « *Tasse per la via più economica di . . . . ; istradamento per la via chilometricamente più breve di . . . .* ».

Tasse accessorie.

Sono inoltre da gravarsi sulle spedizioni, le tasse accessorie per le percorrenze italiana ed estera, nonchè le tasse di bollo. Al riguardo si ricorda, che mentre la tassa di bollo italiana di cent. 10 è dovuta pei soli trasporti in partenza dall'Italia, quella di bollo e registrazione francese di cent. 80 è dovuta indistintamente per tutti i trasporti in destinazione, provenienza od in

(1) Fino a tanto che non sarà provveduto ad una nuova edizione dei fogli di spedizione, le stazioni faranno uso, anche pei trasporti a P. V. diretti a stazioni francesi poste oltre la P. L. M., del foglio di spedizione a P. V. mod. I-151, aggiungendo a mano l'indicazione dei transiti di Pino e Chiasso, tanto nell'intestazione dello stampato, quanto nelle note (1), (2) e (3) a tergo del modulo stesso.

Digitized by Google

transito dalla Francia, e quindi dovrà sempre essere applicata e riscossa insieme alle altre tasse e spese di porto.

Composizione della tariffa.

La nuova edizione delle tariffe suddette è costituita da tre parti, e cioè:

PARTE I-B (1). — Comprendente: le Prescrizioni generali per l'applicazione delle tariffe, le Avvertenze generali per il computo dei prezzi di trasporto e per l'instradamento delle merci, la Nomenclatura e classificazione delle merci;

PARTE II. — Riferentesi alle percorrenze italiane e comprendente: l'Elenco delle stazioni italiane ammesse al servizio diretto, il Prontuario dei prezzi chilometrici per le merci in genere, in base alle classi da 1 a 24, il Prontuario dei prezzi chilometrici per i veicoli, le Tariffe speciali ed eccezionali con prezzi fatti dalle varie stazioni italiane ai transiti di confine, le Tariffe per le operazioni e formalità presso le dogane italiane alla frontiera;

PARTE III. — Riferentesi alla percorrenza estera e comprendente: l'Elenco delle stazioni e porti francesi ammessi al servizio diretto, con indicazione della Rete ferroviaria francese alla quale appartengono, i Prezzi fatti dalle varie stazioni e porti francesi ai transiti italiani di confine, raggruppati per Amministrazione ferroviaria francese, le Tariffe per operazioni e formalità presso le dogane francesi e svizzere alla frontiera italiana.

Transiti ammessi.

Le nuove Tariffe dirette, edizione 1° gennaio 1911, a differenza delle Tariffe dirette Italia-P.L.M. edizione 1° gennaio 1907, valevoli pei soli transiti di *Ventimiglia*, *Modane* ed *Iselle*, valgono per effettuare i trasporti tra l'Italia e la Francia per le vie di *Ventimiglia, Modane. Iselle, Pino e Chiasso,* a seconda che la distanza chilometrica totale fra la stazione mittente e quella destinataria, risulta più breve per una di dette vie.

Tratti di confine

Con dette Tariffe poi, il percorso Modane confine - Modane stazione (Km. 12) e Ventimiglia stazione - Ventimiglia confine (Km. 8), è rispettivamente conglobato colla distanza tassabile italiana, o francese, in modo che gli Uffici di transito a Modane e Ventimiglia e le stazioni, non debbono più computare ed esporre sui documenti di trasporto, la quota del percorso di confine, restando tale operazione riservata all'Ufficio Controllo Prodotti.

(1) La parte I-A. è rappresentata dalle Disposizioni regolamentari pel trasporto ferroviario delle merci fra l'Italia e l'estero (edizione 22 dicembre 1908) ed essa figura in fascicolo a parte ed è comune a tutti i Servizi internazionali.

Digitized by Google

Spedizioni in carri speciali e recipienti vuoti di ritorno.

Nell'applicazione delle nuove Tariffe dirette, si raccomanda al personale delle stazioni di bene attenersi a tutte le disposizioni e norme figuranti nell'edizione 1° gennaio 1911, specialmente per quanto riguarda i trasporti da eseguirsi con carri speciali privati (vedi paragrafo X delle Prescrizioni generali di Tariffa e punto D delle Avvertenze generali), nonchè per le spedizioni dei recipienti vuoti di ritorno (vedi paragrafo IX delle Prescrizioni generali di Tariffa).

Per norma delle stazioni, si espongono alcuni esempi di tassazione in base ai prezzi ed alle condizioni delle nuove Tariffe dirette, edizione 1° gennaio 1911; tali esempi figurano riuniti nell'*allegato* A al presente Ordine di Servizio.

Le vecchie tariffe italo-francesi e relativi supplementi, nonchè la tariffa eccezionale P. V. pel servizio diretto fra Milano e Torino ed il Belgio e l'Olanda, via Gottardo, di cui alla pagina 617 del presente Ordine di Servizio, dovranno conservarsi, potendo le stesse ancora servire per la definizione di eventuali contesti derivanti da trasporti antecedenti al 1° gennaio 1911.

Alle stazioni principali, saranno inviate alcune copie delle nuove tariffe, edizione 1° gennaio 1911, per la vendita al pubblico al prezzo di L. 2.50 la copia.

II.

Norme per la tassazione delle merci in genere, sui tratti di confine, Ventimiglia stazione-Ventimiglia Confine e Modane stazione-Modane Confine (Bardonecchia confine).

Data di attuazione.

In seguito alla istituzione delle nuove tariffe dirette italo-francesi, edizione 1° gennaio 1911, ed alla conseguente abrogazione delle vecchie tariffe dirette a P. V., di cui al punto I del presente Ordine di servizio, si è unificato il sistema di tassazione dei trasporti sui tratti di confine *Ventimiglia stazione-Ventimiglia confine* e *Modane stazione-Modane confine.*

Pertanto, tutte le precedenti disposizioni emanate al riguardo con l'Ordine di Servizio N. 124-1906, vengono abrogate e sostituite dalle presenti nuove norme che andranno in vigore col 1° gennaio 1911:

Digitized by Google

Ventimiglia stazione.

Spedizioni da e per la Francia.

1° La stazione di *Ventimiglia loco* è considerata come stazione francese, nei riguardi delle spedizioni dalla Francia all'Italia e viceversa, e quindi sono conglobati nel *percorso francese* gli otto chilometri di percorso italiano intercedenti fra *Ventimiglia stazione* e *Ventimiglia confine*. Conseguentemente, tutte le spedizioni effettuate da *Ventimiglia loco* verso la Francia o viceversa, sono soggette, anche pei detti otto chilometri del tratto italiano, alle tariffe e condizioni delle ferrovie francesi P. L. M. e contabilmente costituiscono trasporti in servizio interno P. L. M.

2° Le spedizioni tra *Ventimiglia loco* e le stazioni italiane o viceversa continuano ad essere tassate, come attualmente, in base alle condizioni ed ai prezzi delle tariffe interne italiane.

Ricarteggio delle spedizioni

3° Per le spedizioni dall'Italia alla Francia e viceversa, *via Ventimiglia*, effettuate in base alle tariffe interne delle singole Amministrazioni (escluse quindi le tariffe dirette) e per le quali, dietro prescrizione del mittente, ha luogo il ricarteggio d'ufficio, deve sempre applicarsi, rispetto a Ventimiglia, l'intera quota di diritto fisso italiano conformemente a quanto è detto per la stazione di *Modane loco*, al punto 4° della pag. 625 del presente Ordine di Servizio. Uguale trattamento viene fatto alle rispedizioni eseguite da interposta persona e proseguenti senza trasbordo, e ciò in conformità al disposto dell'art. 111 delle tariffe interne.

Documenti doganali.

4° La stazione di *Ventimiglia loco* è però sempre da considerarsi, ai fini doganali, quale stazione italiana e quindi le spedizioni dalla Francia alla stazione stessa o viceversa, dovranno sempre essere scortate dalle prescritte *dichiarazioni doganali* e dalle *dichiarazioni per la statistica*.

Modane stazione.

Spedizioni da e per l'Italia.

1° La stazione di *Modane loco* è considerata come italiana, nei riguardi delle spedizioni dall'Italia alla Francia e viceversa, e quindi sono conglobati nel *percorso italiano* i dodici

Digitized by Google

chilometri di percorso francese, intercedenti fra *Modane stazione* e *Modane confine* (Bardonecchia confine). Conseguentemente tutte le spedizioni effettuate da *Modane loco* verso l'Italia o viceversa, sono soggette, anche pei detti dodici chilometri del tratto francese, alle tariffe delle Ferrovie italiane dello Stato compreso il diritto fisso e le tasse accessorie.

Pertanto, venendo il tratto di confine considerato quale percorso italiano, non sarà da riscuotersi l'aggio, e la gestione italiana di Modane non dovrà più tenere in evidenza le quote di confine, venendo esse determinate dall'Ufficio Controllo Prodotti.

Diritto fisso.

2° Per le spedizioni effettuate da *Modane loco* verso le stazioni italiane o viceversa, l'intera quota di diritto fisso italiano, per la parte afferente *a Modane*, viene applicata integralmente nella misura stabilita dalle tariffe interne, perchè in detta stazione non è concesso alle parti di effettuare le operazioni di carico o di scarico, anche quando ciò è ammesso dalle tariffe interne italiane, stantechè, trovandosi la stazione di *Modane loco* su territorio francese, spetta esclusivamente ed in ogni evenienza alla Ferrovia l'eseguimento di tali operazioni, e ciò per le disposizioni figuranti all'articolo 256 del « *Regolamento per il servizio doganale sulle Ferrovie* » edizione maggio 1910, e riportate a pag. 24 del fascicolo speciale delle *Operazioni e formalità doganali*, edizione maggio 1910, in vendita al pubblico. Così, per le merci fruenti di tariffe i cui diritti fissi non comprendono le quote per le operazioni di carico e scarico, e per quelle a piccola velocità accelerata, si deve riscuotere, *rispetto a Modane loco*, il diritto fisso, di L. 0.515 per tonnellata.

Documenti di trasporto.

3° Per le spedizioni effettuate da *Modane loco* verso l'Italia o viceversa (da eseguirsi sempre in base alle tariffe interne italiane), viene usata la lettera di vettura internazionale, salvo che il mittente, valendosi dell'art. 1 della Convenzione internazionale di Berna, intenda rinunciare all'applicazione della medesima, nel qual caso, le spedizioni debbono essere presentate con documento interno delle Ferrovie italiane. Nel caso di spedizioni a piccola velocità accelerata è del pari ammesso l'uso del documento interno italiano, ovvero della lettera di vettura internazionale a piccola velocità, con apposizione dei prescritti cartellini triangolari.

Digitized by Google

Alle spedizioni da *Modane loco* verso l'Italia e viceversa, qualunque sia il modo d'invio, verrà dalla stazione di *Modane loco* riscossa la tassa di bollo francese di L. 0,35 per la grande velocità e di L. 0,70 per la piccola velocità accelerata ed ordinaria (esclusa però la tassa francese di registrazione di L. 0,10), mediante l'applicazione sui documenti di trasporto della rispettiva marca da bollo francese. Conseguentemente le stazioni italiane dovranno astenersi dall'esporre tali tasse di bollo sui documenti di trasporto.

Tasse di bollo.

4° Per le spedizioni dalla Francia all'Italia o viceversa, *via Modane*, effettuate in base alle tariffe interne delle singole Amministrazioni (escluse quindi le tariffe dirette) e per le quali, dietro prescrizione del mittente, ha luogo, in detta stazione, il ricarteggio d'ufficio, deve sempre applicarsi rispetto a *Modane* l'intera quota di diritto fisso italiano, e ciò, stante che la tassa di L. 0,515, da dedursi per la non eseguita operazione di carico o di scarico al transito, viene sostituita dalla corrispondente quota di L. 0,515, prescritta dall'articolo 108 delle tariffe interne italiane, quale tassa di transito. Uguale trattamento viene fatto alle rispedizioni eseguite da interposta persona e proseguenti senza trasbordo, e ciò in conformità dell'art. 111 delle tariffe interne italiane.

Ricarteggio delle spedizioni.

5° Per la stazione di *Modane loco* cessa la facoltà che era stata temporaneamente concessa ai mittenti, di poter richiedere l'applicazione della tariffa diretta Italia-P. L. M. edizione 1° gennaio 1907, di cui la disposizione figurante nell'Ordine di Servizio N. 124-1906 che resta abrogata.

Tariffa diretta Italia-P. L. M. 1907 da e per Modane loco.

6° La stazione di *Modane loco* è però sempre da considerarsi, ai fini doganali, quale stazione francese e quindi tutte le spedizioni dall'Italia alla stazione stessa o viceversa, dovranno sempre essere scortate dalle prescritte *dichiarazioni doganali* e dalle *dichiarazioni per la statistica.*

Documenti doganali.

In dipendenza delle presenti nuove norme per la tassazione delle merci in genere sui tratti di confine *Ventimiglia stazione-Ventimiglia confine* e *Modane stazione-Modane confine* (Bar-

Modificazioni al prontuario delle distanze chilometriche.

Digitized by Google

donecchia confine), deve modificarsi la nota *** corrispondente alla stazione di *Modane* e posta a piedi della pagina 57 del *Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato*, edizione 1° luglio 1908, sostituendola con la seguente:

*** Stazione internazionale e comune fra le Ferrovie Parigi–Lione–Mediterraneo e le Ferrovie dello Stato. Essa è esercitata dalle Ferrovie P. L. M. ma le Ferrovie Italiane dello Stato vi hanno uffici per le operazioni di transito e di dogana. Tale stazione funziona quale *stazione interna italiana* per i trasporti da e per il loco e quale *punto di transito* per le spedizioni eseguite in base alle tariffe dirette o da ferrovia a ferrovia. In entrambi i casi le quote italiane sono da computarsi per Modane stazione.

A pagina 104 dovrà inoltre sostituirsi la nota ***, figurante nell'anzidetto prontuario in corrispondenza alla stazione di Ventimiglia, con la seguente:

*** Stazione internazionale e comune fra le ferrovie P. L. M. e le ferrovie italiane dello Stato, ma le ferrovie P. L. M. vi hanno uffici per le operazioni di transito e di dogana. Tale stazione, per i trasporti da *Ventimiglia loco* verso la Francia e viceversa, funziona quale *stazione interna francese* e quale *punto di transito* per le spedizioni eseguite in base alle tariffe dirette o da ferrovia a ferrovia. In questo ultimo caso le quote italiane sono da computarsi per Ventimiglia stazione.

III.

Tariffe dirette tra l'Italia e le Ferrovie P. L. M. — Edizione 1° gennaio 1907.

Validità della tariffa.

Le tariffe dirette fra l'Italia e le Ferrovie francesi P. L. M., edizione 1° gennaio 1907, pubblicatesi con l'Ordine di Servizio N. 124-1906, continuano ad essere applicate come attualmente e solo non è più ammessa la facoltà al mittente di chiedere, per le spedizioni fra *l'Italia e Modane loco,* l'applicazione di dette tariffe, essendo la stazione di *Modane loco* da considerarsi quale stazione interna italiana (vedi punto II del presente Ordine di Servizio).

Pertanto, a meglio coordinare le varie disposizioni riferentisi alle tariffe dirette fra l'Italia e le Ferrovie francesi P. L. M., edizione 1° gennaio 1907, si abroga completamente l'anzidetto

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 124-1906, *a datare dal 1° gennaio 1911*, e si riunisce qui a seguito quanto riguarda le dette tariffe dirette.

Per l'applicazione delle tariffe dirette Italia - P. L. M. valgono le norme contenute nelle tariffe medesime, nonchè quelle previste nella *Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero*, nelle *Disposizioni regolamentari* e nelle *Disposizioni complementari speciali* di cui a pag. 631 del presente Ordine di Servizio.

Istradamento dei trasporti.

Per l'instradamento dei trasporti per la via prescritta di Iselle o di Modane, o per quella di Ventimiglia, valgono le avvertenze che precedono gli elenchi delle distanze dalle stazioni italiane e rispettivamente da quelle francesi, ai transiti di confine, alle pagine 117 e 223 delle tariffe stesse, edizione 1° gennaio 1907.

Disposizione speciale per Genève-Cornavin.

La stazione di *Genève - Cornavin* comune alle Ferrovie francesi P. L. M. ed alle Ferrovie federali svizzere, figura ammessa alla tariffa italo-francese, edizione 1° gennaio 1907, per le vie di Modane e Ventimiglia, ed alla tariffa italo-svizzera per le vie di Iselle, Pino e Chiasso, e quindi è necessario esigere che lo speditore specifichi nella lettera di vettura l'Amministrazione ferroviaria destinataria, la tariffa in base alla quale intende che venga eseguito il trasporto, oppure il transito di confine pel quale il trasporto stesso deve instradarsi; soltanto nel caso in cui, per un motivo qualunque, non si potessero ottenere simili indicazioni, la stazione di partenza si regolerà instradando il trasporto per la via che offre complessivamente il prezzo più economico.

Tratti di confine.

Nelle tariffe stesse il percorso Modane stazione-Modane confine (Km. 12) e quello Ventimiglia stazione-Ventimiglia confine (Km. 8) figurano cumulati con le distanze tassabili, rispettivamente per il percorso italiano e per quello francese, e quindi pel servizio diretto non ha luogo il computo delle tasse separate di confine, mentre pei trasporti da ferrovia a ferrovia ricarteggiati d'ufficio, valgono le norme figuranti a pag. 250 delle tariffe stesse, nonchè quelle speciali figuranti al punto II del presente Ordine di Servizio.

Digitized by Google

Domanda della tariffa.

Richiamasi particolarmente l'attenzione sull'obbligatorietà della domanda della tariffa speciale, per poter fruire delle condizioni e dei prezzi della detta tariffa, essendo questa combinata con tariffe estere previste dagli art. **14** e 35 delle disposizioni complementari. La domanda deve essere esposta nell'apposito spazio della lettera di vettura internazionale e sarà ritenuta valida anche se espressa con le indicazioni: « *tariffa speciale* », « *tariffa ridotta* » o « *tariffa più ridotta* ». In mancanza di tale domanda le spedizioni devono essere eseguite sotto il regime delle tariffe interne delle singole Amministrazioni partecipanti al trasporto.

Tasse di bollo.

Si raccomanda poi di tener presente che mentre la tassa di bollo italiana è dovuta pei soli trasporti in partenza dall'Italia, quella di registrazione e bollo francese (centesimi 45 per la grande velocità e centesimi 80 per la piccola velocità) è dovuta per tutti indistintamente i trasporti e cioè, tanto per quelli in partenza dalla Francia, quanto per quelli in destinazione od in transito dalla Francia e quindi dovrà sempre essere applicata e riscossa insieme alle altre tasse e spese di porto.

Nella nomenclatura delle merci è stato fatto speciale richiamo, nella parte riflettente la classificazione per la percorrenza estera, per rammentare che le spedizioni di peso fino a 40 chilogrammi si devono tassare a grande velocità coi prezzi della classe **1ª**, ed a piccola velocità col prezzo di franchi 0,025 per quintale e chilometro, stabilito dal paragrafo V delle prescrizioni generali.

Spedizioni in transito.

Nella nomenclatura stessa, la classificazione è tenuta distinta per le spedizioni dall'Italia alla Francia, e per quelle dalla Francia all'Italia od in transito dalla Francia, ed è da notare che per spedizioni in transito della Francia, a senso del § VI delle Prescrizioni Generali, devono intendersi tanto quelle provenienti dall'estero, oltre la Francia, e destinate all'Italia od oltre, quanto quelle provenienti dall'Italia, e da oltre l'Italia, destinate all'estero al di là della Francia. Nelle singole tariffe estere sono poi spiegate tassativamente le condizioni di provenienza e di destinazione alle quali è subordinata l'applicazione dei rispettivi prezzi speciali.

Digitized by Google

Merci ammesse e loro imballaggio

I prezzi delle classi e delle tariffe esposte nella nomenclatura per determinate merci, sono soltanto applicabili quando la merce si trova condizionata a seconda del modo stabilito nelle voci della detta nomenclatura, quindi, nei casi in cui sia prescritto che la merce debba essere imballata oppure riposta in *gabbie, cesti, casse* o *botti,* si deve por mente che la spedizione sia presentata nel modo stabilito per fruire dei rispettivi prezzi.

Merci diverse (groupages).

Oltre alle tariffe eccezionali valevoli sul percorso estero e specificate nella classificazione della nomenclatura, è stata istituita la tariffa eccezionale N. 31 P. V., la quale è applicabile alle spedizioni a vagone completo di merci di ogni sorta dirette a Paris-Bercy per le vie di Iselle o di Modane, ed anche a quelle provenienti da Paris-Bercy per la via di Iselle.

Computo delle tasse.

Nella tassazione dei trasporti devesi por mente, che alle spedizioni da instradarsi per le vie di Modane o Ventimiglia, le tasse estere si applicano esclusivamente in base ai prezzi risultanti dai prontuari chilometrici e dalle tariffe eccezionali, mentre per quelle da instradarsi per la via di Iselle, si deve computare, oltre ai prezzi stessi, una tassa complementare già stabilita. Qualora invece trattisi di stazioni francesi vicine al confine franco-svizzero (controdistinte con due ** nell'elenco delle stazioni francesi), in luogo dei prezzi di cui sopra e della relativa tassa complementare, si deve applicare, se più conveniente, il prezzo fisso speciale, e ciò a sensi delle avvertenze esposte alla pagina 247 della tariffa stessa. Alla tassa complementare sopra accennata non devesi aggiungere il diritto fisso che si computa per le altre quote estere.

Stazioni intermedie.

Nelle tariffe estere è ammesso che possano fruire dei prezzi speciali fissati per i trasporti da o per una determinata stazione, anche i trasporti da o per altre stazioni intermedie fra quelle nominate nelle dette tariffe, o situate oltre queste ultime stazioni. Quando si trattasse di trasporti provenienti dall'estero e fosse il caso di computare i prezzi medesimi, la stazione estera di partenza farà l'annotazione sui documenti di trasporto, accanto alla quota estera, « *Prezzo come da . . .* » indicando cioè il nome della stazione che figura nella tariffa eccezionale col prezzo fisso speciale che si deve applicare; se invece i tra-

Digitized by Google

sporti fossero in partenza dall'Italia, la stazione speditrice non avendo modo di accertare se quella destinataria è veramente da considerarsi intermedia fra il punto di confine e la stazione estera per la quale è valevole il detto prezzo speciale, dovrà computare le tasse in base alle tariffe ordinarie ed i cointesi prezzi speciali verranno concessi in via di rimborso, conforme alle norme di cui al paragrafo VI delle prescrizioni generali della tariffa fissate per la rettificazione delle quote estere coi prezzi delle tariffe di esportazione e di transito.

Trasporti di carbone.

Nel modo identico a quello di cui sopra si regolerà la stazione francese di partenza, per i trasporti di carbone che potessero fruire dei prezzi della tariffa eccezionale n. 30 paragrafo 7 fissati per le spedizioni dalle stazioni delle Ferrovie P. L. M. che servono miniere di carbone.

Recipienti vuoti di ritorno.

Per fruire dei prezzi ridotti stabiliti per i recipienti vuoti di ritorno, gli speditori dovranno presentare i documenti di trasporto delle spedizioni dei recipienti pieni, sui quali documenti la stazione di partenza apporrà gli estremi della rispedizione a vuoto, convalidando l'annotazione col proprio bollo ad umido ed avendo cura di accertare che sulla lettera di vettura dei trasporti di recipienti vuoti di ritorno lo speditore abbia indicato gli estremi della spedizione dei recipienti a pieno.

Trasporti in carri speciali

Circa i trasporti da eseguirsi coi carri speciali privati, si raccomanda di attenersi alle norme del paragrafo XIII delle prescrizioni generali della tariffa e di curare che lo speditore presenti la lettera di vettura per il trasporto di ciascun vagone speciale vuoto, alla quale la stazione dovrà unire il foglio di spedizione, come per gli altri trasporti ordinari, non omettendo di computare la tassa per il percorso a vuoto tassabile e di gravarla sulla spedizione, applicando inoltre la tassa di bollo italiana e quella di registrazione e bollo francese di cent. 80.

Le tariffe stesse, edizione 1° gennaio 1907, continueranno ad essere in vendita al pubblico al prezzo di L. 4,50.

Nell'allegato *B* al presente Ordine di servizio, si espongono alcuni esempi di tassazione in base ai prezzi ed alle condizioni delle tariffe anzidette.

Digitized by Google

IV.

Disposizioni complementari speciali (*allegato 9 alle disposizioni regolamentari della Convenzione di Berna*), **valevoli per il servizio diretto italo-francese.**

In seguito ad accordi intervenuti con le varie Amministrazioni ferroviarie francesi, vennero modificate le *Disposizioni complementari speciali* attualmente figuranti nell'allegato 9 alle *Disposizioni regolamentari,* raggruppate nell'apposito fascicolo rappresentante la *parte I A* delle tariffe dirette, edizione 22 dicembre 1908.

Pertanto, le disposizioni che andranno in vigore col 1° gennaio 1911, costituiranno il nuovo allegato 9 alle *Disposizioni regolamentari,* il quale, annulla e sostituisce quello pari numero attuale.

Tali *Disposizioni complementari speciali,* saranno distribuite al personale interessato, nei modi d'uso e ne saranno inviate alcune copie alle stazioni per la vendita al pubblico al prezzo di L. 0.10 la copia.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 334. (SERVIZIO VIII).

Concessione speciale IX.

Con riferimento al punto *c*) dell'art. 2 della Concessione speciale IX, si avverte, per norma delle stazioni e del personale interessato, che sotto la voce « Gabinetti ottici, di fisica » sono da comprendersi anche i « Gabinetti fotografici ambulanti ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 335. (SERVIZIO VIII).

Concessione speciale X.

Si è rilevato che molte stazioni non tengono presente l'obbligo fatto dalla Concessione speciale X agli emigranti che debbono imbarcarsi a Genova, di indirizzare i loro bagagli ed effetti (anche se spediti a G. V.) esclusivamente allo scalo di S. Limbania (Magazzino D)-Ponte Federico Guglielmo, ma ne accettano anche per Genova P. P., dando quivi luogo a gravi incagli nel servizio.

Ad ovviare a tali inconvenienti, si raccomanda a tutte le stazioni di osservare e di far osservare strettamente tale prescrizione, avvertendo che il ribasso previsto per le persone, dovrà essere negato a quegli emigranti che non ritenessero di attenervisi.

In particolare si interessano gli Agenti addetti alla spedizione dei bagagli, o delle merci a G. V., a volere, ogni qual volta ritengono trattarsi di colli appartenenti ad emigranti (ciò che potranno dedurre e dalla qualità dei colli, e dal quantitativo loro, trattandosi sempre di comitive composte di non meno di 10 persone) richiedere la presentazione dei documenti di viaggio, e quando risulti che il viaggio ha luogo in base alla Concessione speciale X, essi non dovranno accettare la spedizione dei colli per altra destinazione se non per quella di S. Limbania (Magazzino D)-Ponte Federico Guglielmo.

I bigliettari, alla loro volta, quando si presenta per la partenza una comitiva di emigranti diretti a Genova, viaggianti

Digitized by Google

in base alla Concessione X, dovranno renderne sollecitamente informati l'Ufficio bagagli e quello merci G. V. per opportuna norma.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 336. (Servizio I).

Servizio italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 330-1910)

D'accordo con le ferrovie austriache la voce « Isolatori di porcellana per linee telegrafiche e telefoniche », di cui alle posizioni 1199ª e 1200 della nomenclatura e classificazione delle merci annessa alla tariffa diretta, edizione 1° agosto 1904, dovrà essere modificata come appresso e ciò con decorrenza 1° gennaio 1911.

Pos.	1199a	1789	Isolatori ed altro materiale isolante per le linee telegrafiche e telefoniche, di porcellana, non colorati e non dipinti.									
				11	6	18	II	A	3c	II	A 40	3c 40
»	1199b	1789a	— come sopra, colorati o dipinti.									
				11 (2)	6	18	I (2)	3a	3b	I (2)	3a 40	3b 40
»	1199c	1789b	Isolatori di porcellana, anche isolatori d'alta corrente ed altro materiale isolante, pure di porcellana, per condutture elettriche, (esclusi quelli delle pos. 1199 a e 1199 b), non colorati e non dipinti.									
				4	6	11	II	A	3c	II	A 40	3c 40
»	1200	1789c	— come sopra, colorati o dipinti.									
				4 (2)	6	11	I (2)	3a	3b	I (2)	3a 40	3b 40

Digitized by Google

In conseguenza di tali modificazioni, da apportarsi a pagina 59 della succitata tariffa diretta, si dovranno:

a) cancellare a pag. 107 la posizione 1789-1200 e sostituirla con le seguenti:

Pos.	1789	1199a	Porzellanisolatoren und sonstiges Isolierungsmateriale für Telegrafen-und Telefonleitungen, nicht gefärbt und nich bemalt.
»	1789a	1199b	— wie vorstehend, gefärbt oder bemalt.
»	1789b	1199c	Porzellanisolatoren, auch Hochstromisolatoren, und sonstiges Isolierungsmateriale für elektrische Leitungen (ausgenommen Telegrafen - und Telefonleitungen) nicht gefärbt und nicht bemalt.
»	1789c	1200	— wie vorstehend, gefärbt oder bemalt.

b) nella tariffa eccezionale N. 40 a pag. 328, sostituire alle attuali indicazioni della Serie C le seguenti: « Serie C. Isolatori di pocellana, ascritti alle posizioni 1199*a*, 1199*b*, 1199*c* e 1200 ».
in partite:

Inoltre, con validità dal 15 dicembre 1910, si devono fare le seguenti aggiunte nella tariffa diretta:

Pag. 285. — *Tariffa eccezionale N. 13* (ristampata col 3° supplemento). Fra le stazioni di Matrei e di Mautern inserire quella di *Mattighofen* coi prezzi di *1,79* nelle prime due colonne del transito di *Peri* e di *1,17* nelle prime due colonne del transito di *Pontebba.*

Di contro alla stazione di *Munderfing,* introdotta in detta eccezionale con l'Ordine di Servizio N. 181-1910, ripetere i prezzi di *1,79* e di *1,17* anche nella prima colonna del transito di *Peri* e rispettivamente nella prima del transito di *Pontebba.*

Digitized by Google

Pag. 304*b*. — *Tariffa eccezionale N. 32* (ristampata col 3° supplemento). Aggiungere la stazione di *Treibach-Althofen* col prezzo di 0.41 da esporsi nella colonna *a* del transito di ***Pontebba***.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 337. (SERVIZIO VII E VIII).

Orario degli uffici e degli scali merci rispetto al pubblico, per il ricevimento e la riconsegna dei trasporti.

A cominciare dal 1° gennaio 1911 l'orario di servizio rispetto al pubblico nelle stazioni, per il ricevimento e la riconsegna dei trasporti a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità viene regolato dalle disposizioni che seguono.

Le stazioni sono state classificate in quattro distinte categorie, secondo la loro importanza commerciale e le speciali condizioni locali.

La *prima categoria* comprende le stazioni di maggior importanza, nelle quali l'orario è da stabilirsi, previa approvazione della Direzione Generale, a seconda delle esigenze del commercio, tenendo conto, per quanto è possibile, delle consuetudini locali.

La *seconda categoria* le stazioni nelle quali è necessario tener aperti i cancelli degli scali merci P. V. senza interruzione fra l'ora di apertura e quella di chiusura.

La *terza categoria* le stazioni nelle quali l'importanza commerciale è minore e tale da permettere la chiusura dei cancelli degli scali P. V. dalle ore 12 alle 13.30.

La *quarta categoria* tutte le altre stazioni e le fermate, nelle quali l'orario viene stabilito in relazione a quello del personale addettovi.

Quando per eccezionali o periodiche ricorrenze di maggior

Digitized by Google

lavoro, quali campagna vinicola, agrumaria, serica, fiere, mercati ecc. se ne riconosca la necessità, gli orari qui appresso stabiliti, previa autorizzazione superiore, potranno essere prolungati in relazione alle esigenze del commercio.

Nelle accennate epoche di eccezionali trasporti, allo scopo di evitare ingombri nei magazzini e piazzali, l'Amministrazione potrà disporre, dandone avviso al pubblico, che nelle stazioni più importanti, in date ore della giornata, si sospenda l'accettazione delle merci e l'accesso dei veicoli.

I Capi Stazione dovranno curare che siano mantenuti costantemente esposti al pubblico ed in buono stato, i cartelli Mod. G. 171, indicanti gli orari stabiliti.

Seguono i quadri degli orari e le classificazioni delle stazioni.

Distribuito agli agenti delle classi 2 e 5.

Digitized by Google

Orario degli Uffici e degli Scali merci rispetto al pubblico

Grande Velocità e Piccola Velocità accelerata

Ricevimenti e riconsegne.

Stazioni della 1ª categoria. — Orario da stabilirsi a seconda dei bisogni del commercio e delle condizioni locali.

Stazioni della 2ª e 3ª categoria. — Orario dalle 6 alle 20 *per tutto l'anno.*

Stazioni della 4ª categoria. — Orario da stabilirsi in relazione a quello del personale nei limiti estremi dalle 6 alle 20.

Nelle stazioni delle categorie 2ª, 3ª e 4ª nelle quali si verifica la partenza e l'arrivo di qualche treno nelle ore notturne, fuori orario, si eseguirà, per i treni indicati nell'orario mod. G. 171 esposto al pubblico:

a) l'accettazione di tutte le spedizioni di peso non superiore a 50 chilogrammi, di quelle ammesse a viaggiare coi treni diretti ed accelerati e di quelle di bozzoli e foglie di gelso.

b) la riconsegna del bestiame e delle merci deperibili destinate al mercato.

Digitized by Google

PICCOLA VELOCITÀ

CATEGORIA delle STAZIONI	UFFICI		CANCELLI		Annotazioni
	apertura — ore	chiusura — ore	apertura — ore	chiusura — ore	

Orario estivo.

(dal 1° aprile al 30 settembre)

CATEGORIA delle STAZIONI	Uffici apertura	Uffici chiusura	Cancelli apertura	Cancelli chiusura	Annotazioni
1ª Categoria. . .	—	—	—	—	da stabilirsi a seconda dei bisogni del commercio e delle condizioni locali.
2ª » . . .	7.30 14 —	12 — 19 —	6.30	19.30	
3ª » . . .	7.30 14 —	12 — 19 —	6.30 13.30	12 — 19.30	
4ª » . . .	—	—	—	—	da stabilirsi in relazione a quello del personale nei limiti estremi dalle 6 alle 20.

Orario invernale.

(dal 1° ottobre al 31 marzo).

CATEGORIA delle STAZIONI	Uffici apertura	Uffici chiusura	Cancelli apertura	Cancelli chiusura	Annotazioni
1ª Categoria. . .	—	—	—	—	da stabilirsi a seconda dei bisogni del commercio e delle condizioni locali.
2ª » . . .	8 —	17 —	7.30	17.30	
3ª » . . .	8 — 14 —	12 — 17 —	7.30 13.30	12.— 17.30	
4ª » . . .	—	—	—	—	da stabilirsi in relazione a quello del personale nei limiti estremi dalle 6 alle 20.

Digitized by Google

Per quanto riguarda il servizio nei giorni di domenica si richiamano le disposizioni del Decreto Reale 29 Luglio 1909, n. 558, che vengono qui riportate:

« Nei giorni di domenica le operazioni di ricevimento e di riconsegna « delle spedizioni a G. V. ed a P. V. accelerata sono limitate a mezzo- « giorno. E' fatta eccezione per l'accettazione e la riconsegna delle seguenti « categorie di trasporti: merci contrassegnate da asterisco nella nomen- « clatura della Tariffa speciale n. 3 G. V., giornali, feretri ceneri mor- « tuarie, cavalli in vagone scuderia, bestiame (comprese le bestie feroci) « ed altri animali vivi, sieri curativi, ossigeno, addobbi funebri, fiori fre- « schi ed artificiali, casse mortuarie, candele e torce di cera per funerali, « bozzoli vivi, seme bachi, foglie di gelso, ghiaccio, neve, uva fresca, uova, « formaggi freschi e merci per le quali sia stato applicato un acceleramento « del trasporto.

« Le operazioni di ricevimento e di riconsegna delle spedizioni a P. V. « sono nella domenica completamente sospese. E' fatta eccezione per la sola « riconsegna fino a mezzogiorno delle merci esplosive di cui alla Catego- « ria 12ª, 13ª e 14ª dell'allegato 9 alle Tariffe.

« Negli altri giorni festivi, di cui all'allegato 2 delle Tariffe, gli Uf- « fici della G. V. e della P. V. accelerata rimangono aperti come nei giorni « feriali; quelli della P. V. si chiudono a mezzogiorno.

« E' in facoltà dell'Amministrazione ferroviaria di far cessare tem- « poraneamente, mediante preavviso, la limitazione e la sospensione nelle « domeniche in quelle stazioni in cui ciò fosse richiesto da speciali esi- « genze di traffico o di servizio ».

Digitized by Google

1ª Categoria.

STAZIONI	Compartimento	Gestioni
Bologna	Firenze	G. V. e P. V. A.
Firenze S. M. N.	id.	id.
Genova Brignole (Torralba)	Genova	P. V.
Genova P. C. calate, locale e Molo vecchio	id.	id.
Genova Piazza principe	id.	G. V.
Genova Principe	id,	P. V. e P. V. A.
Livorno Marittima	Firenze	P. V. A. e P. V.
Milano Porta Garibaldi	Milano	P. V.
Milano Porta Romana	id.	G.V., P.V.A. eP.V.
Milano Porta Sempione	id.	P. V.
Milano Porta Ticinese	id.	P. V.
Napoli	Napoli	G. V: e P. V. A.
Roma S. Lorenzo	Roma	P. V.
Roma Termini	id.	G. V. e P. V. A.
Roma Trastevere	id.	....
Sampierdarena	Genova	P. V.
S. Benigno Calate	id.	P. V.
S. Limbania Calate	id.	P. V.
S. Limbania Magazzini	id.	G.V., P.V. e P.V.A.
Spezia	Firenze	G. V. e P. V. A. (*)
Torino Porta nuova	Torino	id.
Venezia Deposito Franco e Magazzini Generali.	Venezia	P. V. A. e P. V.
Venezia S. Lucia	id.	G.V., P.V.A. e P.V.

ne estiva.

Digitized by Google

2ª Categoria

STAZIONI	Compartimento	STAZIONI	Compartimento
Abbiategrasso	Torino	Barletta	Napoli
Acireale	Palermo	Bassano Veneto	Venezia
Acqui	Torino	Battipaglia	Napoli
Adria	Venezia	Belluno	Venezia
Alba	Torino	Benevento	Napoli
Albenga	Genova	Bergamo	Milano
Alessandria	Torino	Bisceglie	Napoli
Anagni	Roma	Bistagno	Torino
Ancona	Ancona	Bologna, gestione P. V.	Firenze
Aosta	Torino	Bolzaneto	Genova
Aquila degli Abruzzi	Ancona	Borgomanero	Torino
Aquino Castrocielo Pontecorvo	Roma	Borgo S. Donnino	Milano
		Borgosesia	Torino
Arezzo	Firenze	Bra	id.
Arona	Milano	Brescia	Milano
Ascoli Piceno	Ancona	Brindisi	Napoli
Assoro Valguarnera	Palermo	Broni	Genova
Asti	Torino	Busalla	id.
Avellino	Napoli	Bussi	Roma
Avenza	Firenze	Bussoleno	Torino
Aversa	Napoli	Busto Arsizio	Milano
Avezzano	Roma		
Avigliana	Torino	Caltagirone	Palermo
		Caltanissetta	id.
Bagni di Montecatini	Firenze	Cambiano Santena	Torino
Bardonecchia	Torino	Campobasso	Napoli
Bari	Napoli	Cancello	id.

Digitized by Google

STAZIONI	Comparti-mento	STAZIONI	Comparti-mento
Canelli	Torino	Cerignola Città	Napoli
Canicattì	Palermo	Cesena	Ancona
Cantalupo Castellazzo	Torino	Ceva	Torino
Capua	Napoli	Chiavari	Genova
Carmagnola	Torino	Chieri	Torino
Carrara	Firenze	Chieti	Roma
Casale Monferrato	Torino	Chiusi	Firenze
Casalpusterlengo	Milano	Chivasso	Torino
Caserta	Napoli	Cittadella	Venezia
Casoria Afragola	id.	Civita Castellana Magliana	Roma
Cassine	Torino	Civitavecchia	id.
Cassino	Roma	Codogno	Milano
Castagnole Lanze	Torino	Collegno	Torino
Casteggio	Genova	Como Lago	Milano
Castelfranco Veneto	Venezia	Como S. Giovanni	id.
Castellammare Adriatico	Ancona	Conegliano	Venezia
Castellammare di Stabia	Napoli	Corigliano	Reggio C.
Castrogiovanni Calascibetta	Palermo	Corneto	Roma
Catania Acquicella	id.	Cortona	Firenze
Catania	id.	Cosenza	Reggio C.
Catanzaro Marina	Reggio C.	Costigliole d'Asti	Torino
Catanzaro Sala	id.	Cotrone	Reggio C.
Cava dei Tirreni	Napoli	Cremona	Milano
Cavallermaggiore	Torino	Crusinallo	Torino
Ceccano	Roma	Cuneo	id.
Cecina	Firenze		
Ceprano	Roma	Desio	Milano
Cerignola	Napoli	Domodossola	id.

Digitized by Google

STAZIONI	Comparti-mento	STAZIONI	Comparti-mento
Empoli	Firenze	Gozzano	Torino
		Gravellona Toce	id.
Fabriano	Ancona	Grignasco	id.
Faenza	id.	Grosseto	Firenze
Fano	id.		
Felizzano	Torino	Imera	Palermo
Ferentino Supino	Roma	Imola	Ancona
Ferrara	Venezia	Isola Liri	Roma
Ficulle	Roma	Isoletta	id.
Figline	Firenze	Ivrea	Torino
Firenze Campo di Marte	id.		
Firenze Porta al Prato	id.	Jesi	Ancona
Foggia	Napoli		
Foligno	Ancona	Laveno Mombello	Milano
Forlì	id.	Lecce	Napoli
Fossano	Torino	Lecco	Milano
Fossato di Vico	Ancona	Legnago	Venezia
Frascati	Roma	Legnano	Milano
Frattamaggiore Grumo	Napoli	Leonforte	Palermo
Frosinone	Roma	Licata	id.
		Livorno S. Marco	Firenze
Gallarate	Milano	Livorno Torretta	id.
Gallipoli	Napoli	Lodi	Milano
Garessio	Torino	Lucca	Firenze
Garlasco	id.	Lucera	Napoli
Giarre Riposto	Palermo	Lugo	Ancona
Gioia del Colle	Napoli	Luino	Milano
Gioia Tauro	Reggio C.		

Digitized by Google

STAZIONI	Compartimento	STAZIONI	Compartimento
Macerata	Ancona	Nicastro	Reggio C.
Magenta	Torino	Nizza Monferrato	Torino
Maglie	Napoli	Nocera dei Pagani	Napoli
Manfredonia	id.	Nola	id.
Mantova	Venezia	Novara	Torino
Massa	Firenze	Novi Ligure	Genova
Messina	Palermo		
Mestre	Venezia	Oleggio	Milano
Milano Cent. G. e P. V. Acc.	Milano	Omegna	Torino
Milano Lambrate	id.	Oneglia	Genova
Modena	Firenze	Orbetello	Roma
Molfetta	Napoli	Orte	id.
Monasterace Stilo	Reggio C.	Ortona	Ancona
Moncalieri	Torino	Orvieto	Roma
Moncalvo	id.	Ovada	Genova
Mondovì	id.	Ozzano Monferrato	Torino
Monopoli	Napoli		
Monselice	Venezia	Padova	Venezia
Montalto di Castro	Roma	Palermo Lolli	Palermo
Monterotondo	id.	Palermo Cent.	id.
Monza	Milano	Palestrina	Roma
Mortara	Torino	Parabiago	Milano
		Parma	Firenze
Napoli C. P. V.	Napoli	Patti	Palermo
Napoli Scalo marittimo	id.	Pavia	Genova
Narni	Roma	Pegli	id.
Naso Capo d'Orlando	Palermo	Perugia	Ancona
Nervi	Genova	Pesaro	id.

Digitized by Google

STAZIONI	Comparti-mento	STAZIONI	Comparti-mento
Pescara	Ancona	Ravenna	Ancona
Pessione	Torino	Reggio d'Emilia	Firenze
Piacenza	Milano	Reggio di Calabria	Reggio C.
Piadena	id.	Reggio di Calabria Porto	id.
Pietrasanta	Firenze	Rho	Milano
Pinerolo	Torino	Rieti	Ancona
Piperno	Roma	Rifredi	Firenze
Pisa Centrale	Firenze	Rimini	Ancona
Pisa Porta Fiorentina	id.	Rivarolo Ligure	Genova
Pisa Porta Nuova	id.	Roccasecca	Roma
Pistoia	id.	Roccella Ionica	Reggio C.
Pofi Castro	Roma	Rogoredo	Milano
Poggibonsi	Firenze	Romagnano Sesia	Torino
Poggio Mirteto	Roma	Roma S. Paolo	Roma
Pontedecimo	Genova	Roma Tuscolana	id.
Pontedera	Firenze	Rossano	Reggio C.
Pontelagoscuro	Venezia	Rovigo	Venezia
Pont S. Martin	Torino		
Pordenone	Venezia	S. Damiano d'Asti	Torino
Portici	Napoli	S. Germano Vercellese	id.
Porto Civitanova	Ancona	S. Giovanni a Teduccio	Napoli
Porto Empedocle	Palermo	S. Giovanni Valdarno	Firenze
Porto Maurizio	Genova	S. Giuseppe di Cairo	Torino
Porto S. Giorgio	Ancona	S. Marco Roggiano	Reggio C.
Potenza Interiore	Napoli	S. Maria Capua Vetere	Napoli
Prato	Firenze	S. Martino Buonalbergo	Venezia
		S. Remo	Genova
Raddusa	Palermo	S. Severo	Ancona

Digitized by Google

STAZIONI	Comparti-mento	STAZIONI	Comparti-mento
S. Stefano Belbo	Torino	Spezia Scalo Marittimo	Firenze
S. Vito Lanciano	Ancona	Spoleto	Ancona
Salerno	Napoli	Squinzano	Napoli
Saluzzo	Torino	Stradella	Genova
Sambenedetto del Tronto	Ancona	Strevi	Torino
Sambonifacio	Venezia	Sulmona	Roma
Sampierdarena 1ª e 2ª fermata	Genova	Susa	Torino
Santhià	Torino		
Saponara Bauso	Palermo	Taranto	Napoli
Sarzana	Firenze	Telese Cerreto	id.
Savigliano	Torino	Teramo	Ancona
Savona Letimbro	id.	Termini Imerese	Palermo
Savona Marittima	id.	Termoli	Ancona
Schio	Venezia	Terni	id.
Segni Paliano	Roma	Thiene	Venezia
Senigallia	Ancona	Tivoli	Roma
Seregno	Milano	Torino Dora	Torino
Serravalle Scrivia	Genova	Torino Porta Nuova gestione P. V.	id.
Sesto Calende	Milano	Torino Porta Susa	id.
Sesto Fiorentino	Firenze	Torino Smistamento	id.
Sesto S. Giovanni	Milano	Torre Annunziata Centrale	Napoli
Sestri Ponente	Genova	Torre Annunziata Città	id.
Sezze Romano	Roma	Torre Annunziata Marittima	id.
Settimo	Torino	Torre dei Passeri	Roma
Sgurgola	Roma	Tortona	Genova
Siena	Firenze	Trani	Napoli
Siracusa Stazione	Palermo	Trapani	Palermo
Spezia	Firenze		

Digitized by Google

STAZIONI	Compartimento	STAZIONI	Compartimento
Trecate	Torino	Ventimiglia	Genova
Treviglio	Milano	Vercelli	Torino
Treviso	Venezia	Verona Porta Vescovo	Venezia
Trinitapoli	Napoli	Verrès	Torino
Trino Vercellese	Torino	Viareggio	Firenze
		Vicenza	Venezia
Udine	Venezia	Vigevano	Torino
Urbino	Ancona	Villadossola	id.
		Villanova d'Asti	id.
Valenza	Torino	Villarosa	Palermo
Varallo Sesia	id.	Villa S. Giovanni	Reggio C.
Varese	Milano	Viterbo Porta Fiorentina	Roma
Vasto	Ancona	Voghera	Genova
Velletri	Roma	Voltri	id.
Venezia Marittima	Venezia		
Venezia S. Basilio	id.	Zagarolo	Roma

Digitized by Google

3ª Categoria.

STAZIONI	Compartimento	STAZIONI	Compartimento
Albano	Venezia	Alseno	Milano
Abbadia	Milano	Altamura	Napoli
Acerra	Napoli	Altavilla Irpina	id.
Acquanegra Cremonese	Milano	Altavilla Milicia	Palermo
Acquaviva Platani	Palermo	Altopascio	Firenze
Acquicella	id.	Alviano	Roma
Acri Bisignano	Reggio C.	Amantea	Reggio C.
Agliano Castelnuovo Calcea	Torino	Angri	Napoli
Agropoli	Reggio C.	Annone	Torino
Airasca	Torino	Antrodoco Borgo Velino	Ancona
Alano Fener Valdobbiadene	Venezia	Apricena	id.
Alassio	Genova	Aragona Caldare	Palermo
Albacina	Ancona	Arbia	Firenze
Albate Carmerlata	Milano	Arce	Roma
Albegna	Roma	Arcola	Firenze
Alberese	id.	Arcore	Milano
Albissola Capo	Genova	Ardenno Masino	id.
Albizzate	Milano	Arena Po	Genova
Alcamo Calatafimi	Palermo	Argenta	Ancona
Alcantara	id.	Ariano di Puglia	Napoli
Alezio	Napoli	Arqua	Venezia
Alfonsine	Ancona	Acquata Scrivia	Genova
Alì	Palermo	Arsoli	Roma
Alice Belcolle	Torino	Asciano	Firenze
Allerona	Roma	Asigliano	Torino
Alpignano	Torino	Asola	Milano

Digitized by Google

STAZIONI	Compartimento	STAZIONI	Compartimento
Assisi	Ancona	Belgirate	Milano
Atri Mutignano	Id.	Bella Muro	Napoli
Attigliano	Roma	Bellano	Milano
Augusta	Palermo	Belvedere Marittimo	Reggio C.
Aulla	Firenze	Berceto	Firenze
Avola	Palermo	Bergamasco	Torino
		Bernalda	Napoli
Badia	Venezia	Besnate	Milano
Bagheria	Palermo	Besozzo	id.
Bagnacavallo	Ancona	Beura	id.
Bagnara	Reggio C.	Bianconovo	Reggio C.
Bagni della Porretta	Firenze	Bianzè	Torino
Bagni di Lucca	id.	Bicocca	Palermo
Bagni di S. Giuliano	id.	Bordighera	Genova
Bagnolo Mella	Milano	Borgo a Buggiano	Firenze
Baldichieri Tigliole	Torino	Borgo a Mozzano	id.
Balestrate	Palermo	Borgo Lavezzaro	Torino
Baragiano	Napoli	Borgone	id.
Barcellona	Palermo	Borgo Panigale	Firenze
Barge	Torino	Borgo S. Dalmazzo	Torino
Baricetta	Venezia	Borgo S. Lorenzo	Firenze
Baronissi	Napoli	Borgo S. Martino	Torino
Bassano in Teverina	Roma	Borgotaro	Firenze
Bastia Mondovì	Torino	Borgo Ticino	Milano
Battaglia	Venezia	Borgo Vercelli	Torino
Baveno	Milano	Bova	Reggio C.
Beinette	Torino	Bovalino	id.
Belgioioso	Genova	Bovino	Napoli

Digitized by Google

STAZIONI	Compartimento
Bozzolo	Milano
Brancaleone	Reggio C.
Brandizzo	Torino
Bressana Argine	Genova
Bressana Bottarone	id.
Briatico	Reggio C.
Brindisi Porto	Napoli
Brisighella	Firenze
Bruno	Torino
Buccino	Napoli
Bucine	Firenze
Cadeo	Venezia
Caianello Vairano	Napoli
Cairo Montenotte	Torino
Calamandrana	id.
Calcio	Milano
Caldiero	Venezia
Calolzio Olginate	Milano
Calusco	id.
Caluso	Torino
Calvisano	Milano
Cammarata	Palermo
Camnago	Milano
Camogli	Genova
Campello sul Clitunno	Ancona
Campiglia Marittima	Firenze
Campobello Mazzara	Palermo
Campobello Ravanusa	Palermo
Campodarsego	Venezia
Campofelice	Palermo
Campofranco	id.
Campoligure	Genova
Campomarino	Ancona
Camposampiero	Venezia
Candela	Napoli
Candia Lomellina	Torino
Canneto sull'Oglio	Milano
Cannizzaro	Palermo
Canosa di Puglia	Napoli
Cantù	Milano
Capaccio	Roma
Capalbio	id.
Caravaggio	Milano
Cariati	Reggio C.
Carini	Palermo
Carovilli Agnone	Roma
Carpi	Venezia
Carpinone	Roma
Carrù	Torino
Carsoli	Roma
Casacalenda Guardialfiera	Napoli
Casalbordino	Ancona
Casalbuttano	Milano
Casalecchio di Reno	Firenze
Casale popolo	Torino

Digitized by Google

STAZIONI	Comparti-mento	STAZIONI	Comparti-mento
Casalmaggiore	Milano	Castel S. Pietro d'Emilia	Ancona
Casalnuovo	Napoli	Castelvetrano	Palermo
Casarsa	Venezia	Castiglion del Lago	Firenze
Cascina	Firenze	Castiglion Fiorentino	id.
Cassano Jonio	Reggio C.	Castiglione in Teverina	Roma
Cassano d'Adda	Milano	Catania Porto	Palermo
Castagneto marittimo	Firenze	Catenanuova Centuripe	id.
Castelalfero	Torino	Catona	Reggio C.
Castel Bolognese	Ancona	Cattolica S. Giovanni	Ancona
Castelbuono	Palermo	Cava Carbonara	Torino
Castel di Sangro	Roma	Cava Manara	Genova
Castel Fiorentino	Firenze	Cecchina	Roma
Castelfranco d'Emilia	id.	Cefalù	Palermo
Castelguelfo	Milano	Celano	Roma
Castellammare del Golfo	Palermo	Cengio	Torino
Castelleone	Milano	Centola	Reggio C.
Castellina in Chianti	Firenze	Cerda	Palermo
Castello	id.	Cerea	Venezia
Castellucchio	Milano	Cernusco Merate	Milano
Castelmaggiore	Venezia	Certaldo	Firenze
Castelnuovo Belbo	Torino	Certosa	Genova
Castelnuovo Berardenga	Firenze	Cesenatico	Ancona
Castelnuovo Vallo	Reggio C.	Cetraro	Reggio C.
Castelplanio Cupramontana	Ancona	Châtillon	Torino
Castelraimondo Camerino	id.	Cherasco	id.
Castel S. Angelo	id.	Chianciano	Firenze
Castel S. Giorgio	Napoli	Chiaravalle	Ancona
Castel S. Giovanni	Genova	Chieri	Milano

Digitized by Google

STAZIONI	Compartimento	STAZIONI	Compartimento
Chiarone	Roma	Corsico	Torino
Chiavenna	Milano	Cosio Traona	Milano
Chienti Serracapriola	Ancona	Crema	id.
Chioggia	Venezia	Crescentino	Torino
Chiomonte	Torino	Crevalcore	Firenze
Chiusaforte	Venezia	Cropani	Reggio C.
Ciampino	Roma	Crugnola Cimbro	Milano
Cinisi Terrasini	Palermo	Cucciago	id.
Cirò	Reggio E.	Cupramarittima	Ancona
Cisano Caprino Bergamasco	Milano	Cutro	Reggio C.
Citerna Taro	Firenze		
Città della Pieve	Roma	Dego	Torino
Cittaducale	Ancona	Dervio	Milano
Classe	id.	Desenzano	id.
Cocullo	Roma	Desenzano Lago	Id.
Codola	Napoli	Diamante	Roma
Codroipo	Venezia	Diano Marina	Genova
Cogoledo	Genova	Dogna	Venezia
Colico	Milano	Dolo	id.
Collecchio	Firenze	Domegliara	id.
Colle Salvetti	id.	Donnaz	Torino
Colli di Monte Bove	Roma	Dossobuono	Venezia
Comiso	Palermo	Dueville	id.
Comitini	id.		
Compiobbi	Firenze	Eboli Campagna	Napoli
Contursi	Napoli	Este	Venezia
Conza Andretta	id.		
Cornuda	Venezia	Falconara Marittima	Ancona

Digitized by Google

STAZIONI	Comparti-mento	STAZIONI	Comparti-mento
Falerna	Reggio C.	Frugarolo	Genova
Fara Sabina	Roma	Fuscaldo	Reggio C.
Fasano	Napoli		
Fauglia	Firenze		
Favarotta	Palermo	Gaeta Elena	Napoli
Feltre	Venezia	Gaggiano	Torino
Fermignano	Ancona	Galati	Palermo
Ferrandina Pomarico Miglio-nico	Napoli	Galatina	Napoli
		Gallese	Roma
Ferrera Lomellina	Torino	Gallico	Reggio C.
Ficarazzelli	Palermo	Galliera	Venezia
Filattiera	Firenze	Gamalero	Torino
Finalmarina	Genova	Gambettola	Ancona
Fiorenzuola	Milano	Gattinara	Torino
Fiumefreddo Sicilia	Palermo	Gavorrano	Firenze
Fiumicino	Roma	Gemona Ospidaletto	Venezia
Follonica	Firenze	Gerace	Reggio C.
Fontaniva	Venezia	Ghemme	Torino
Forlimpopoli	Ancona	Giardini Taormina	Palermo
Formia	Napoli	Giarole	Torino
Fornovo	Firenze	Gioiosa Ionica	Reggio C.
Fossacesia	Ancona	Gioiosa Marea	Palermo
Francavilla a Mare	id.	Girgenti	id.
Francavilla Angitola	Reggio C.	Giulianova	Ancona
Francavilla Fontana	Napoli	Giuncano	id.
Frassineto	Firenze	Giuncarico	Firenze
Frasso Telesino Dugenta	Napoli	Gonzaga Reggiolo	Venezia
Fratte	id.	Gorlago	Milano

Digitized by Google

STAZIONI	Compartimento	STAZIONI	Compartimento
Gragnano	Napoli	Leggiuno Monvalle	Milano
Grammichele	Palermo	Lendinara	Venezia
Granaiolo	Firenze	Lentini	Palermo
Grassano Garaguso	Napoli	Lercara	id.
Gravina	id.	Lesa	Milano
Grondola Guinadi	Firenze	Lesignano di Palmia	Firenze
Groppello Cairoli	Torino	Letoianni	Palermo
Grottammare	Ancona	Levanto	Genova
Grotte	Palermo	Lioni	Napoli
Grumello del Monte	Milano	Lissone Muggiò	Milano
Gualdo Tadino	Ancona	Livorno Vercellese	Torino
Guardia Mangano	Palermo	Locate Triulzi	Genova
		Lomello	Torino
Incisa Valdarno	Firenze	Lonato	Milano
Incisa Belbo	Torino	Lonigo	Venezia
Isernia	Roma	Loreo	id.
Isola del Cantone	Genova	Loreto	Ancona
Ispra	Milano	Lucignano	Firenze
		Lungavilla	Genova
Lagonegro	Napoli	Luserna S. Giovanni	Torino
Laigueglia	Genova		
Lancenigo	Venezia	Maccagno	Milano
Larino	Napoli	Maccarese	Roma
La Rotta	Firenze	Macherio	Milano
Laterina	id.	Maddaloni Inferiore	Napoli
Lavagna	Genova	Maddaloni Superiore	id.
Lavezzola	Ancona	Maggianico	Milano
Lavino	Firenze	Magione	Ancona

Digitized by Google

STAZIONI	Compartimento	STAZIONI	Compartimento
Magliana	Roma	Milazzo	Palermo
Magnano Artegna	Venezia	Militello	id.
Mandela	Roma	Mirandola	Firenze
Mandello Tonzanico	Milano	Mirandola Ozzano	Ancona
Manerbio	id.	Modica	Palermo
Marano	Venezia	Mogliano	Venezia
Maratea	Reggio C.	Mola di Bari	Napoli
Marcaria	Milano	Molare	Genova
Marcianise	Napoli	Mombaruzzo	Torino
Margherita di Savoia	id.	Monchiero Dogliani	id.
Marradi	Firenze	Mongrassano Cervicati	Reggio C.
Marsala	Palermo	Montagnana	Venezia
Marzabotto	Firenze	Montalbano Ionico	Reggio C.
Mascali	Palermo	Montale Agliana	Firenze
Massalombarda	Ancona	Montalto Dora	Torino
Massarosa	Firenze	Montanaro	id.
Matelica	Ancona	Monte Amiata	Firenze
Mede	Torino	Montebello	Venezia
Melegnano	Milano	Montebelluna	id.
Melfi	Napoli	Montecarlo S. Salvatore	Firenze
Melito di Porto Salvo	Reggio C.	Monte Compatri Colonna	Roma
Melzo	Milano	Montefiascone	id.
Mercato S. Severino	Napoli	Montegrosso	Torino
Mergozzo	Milano	Montegrotto	Venezia
Mesagne	Napoli	Monteleone Porto S. Venere	Reggio C.
Messina Porto	Palermo	Montelupo	Firenze
Metaponto	Napoli	Montenero di Bisaccia	Ancona
Mignano	id.	Montepagano Rosburgo	id.

Digitized by Google

STAZIONI	Compartimento	STAZIONI	Compartimento
Montepescali	Firenze	Oderzo	Venezia
Montepulciano	id.	Offida Castel di Lama	Ancona
Montesano	Napoli	Oggiono	Milano
Montesilvano	Ancona	Olevano	Torino
Montevarchi	Firenze	Olgiate Molgora	Milano
Montoro	Napoli	Olmeneta	id.
Morano sul Po	Torino	Orciano	Firenze
Morbegno	Milano	Ormea	Torino
Moretta	Torino	Ornavasso	id.
Morolo	Roma	Orta Miasino	id.
Morrovalle Monte S. Giusto	Ancona	Ortanova	Napoli
Motta di Livenza	Venezia	Osimo Castelfidardo	Ancona
Motta di Foggia	Ancona	Ospedaletti Ligure	Genova
Musocco	Milano	Ospedaletto Lodigiano	id.
Musotto	Torino	Ospitaletto Bresciano	Milano
		Ostuni	Napoli
Nardò Centrale	Napoli	Oulx	Torino
Navacchio	Firenze	Oviglio	id.
Neive	Torino		
Nera Montoro	Roma	Pagani	Napoli
Nicore	Torino	Palazzolo sull'Oglio	Milano
Nizza di Sicilia	Palermo	Palena	Roma
Nocera Umbria	Ancona	Palermo Porto	Palermo
Nola	Napoli	Palestro	Torino
Noto	Palermo	Palizzi	Reggio C.
Nova Siri	Reggio C.	Pallanza Fondo Toce	Milano
Novate Mezzola	Milano	Palmi S. Gennaro	Napoli
Novoli	Napoli	Palma	Reggio C.

Digitized by Google

STAZIONI	Comparti-mento	STAZIONI	Comparti-mento
Palo	Roma	Pizzo	Reggio C.
Panicaglia	Firenze	Poggio Imperiale	Ancona
Panicale	id.	Poggio Renatico	Venezia
Paola	Reggio C.	Poggio Rusco	Firenze
Paratico	Milano	Poiana di Granfion	Venezia
Parona all'Adige	Venezia	Polesella	id.
Partinico	Palermo	Policoro	Reggio C.
Pasian Schiavonesco	Venezia	Pontassieve	Firenze
Pausula	Ancona	Ponte a Elsa	id.
Paviole	Venezia	Ponte a Moriano	id.
Pedaso	Ancona	Pontebba	Venezia
Pergola	id.	Pontecagnano	Napoli
Peri	Venezia	Pontecurone	Genova
Pertengo	Torino	Pontegalera	Roma
Pescantina	Venezia	Ponte Ginori	Firenze
Peschiera	Milano	Pontenure	Milano
Pescia	Firenze	Ponte S. Giovanni	Ancona
Pescina	Roma	Ponte S. Marco	Milano
Piana	Torino	Ponte S. Pietro Locate	id.
Pianzano	Venezia	Ponti	Torino
Piedimulera	Torino	Ponticino	Firenze
Pietrasanta	Firenze	Pontremoli	id.
Pieve Monsummano	id.	Ponzana	Torino
Pignataro	Napoli	Ponzano Magra	Firenze
Piombino	Firenze	Popoli	Roma
Pisciotta	Reggio C.	Porcari	Firenze
Pisticci	Napoli	Portacomaro	Torino
Pizzighettone	Milano	Porto d'Ascoli	Ancona

Digitized by Google

STAZIONI	Comparti-mento	STAZIONI	Comparti-mento
Portogruaro	Venezia	Riola	Firenze
Portomaggiore	Ancona	Rionero Atella Ripacandida	Napoli
Porto Recanati	id.	Ripafratta	Firenze
Porto Valtravaglia	Milano	Ripalta	Ancona
Porto Vecchio di Piombino	Firenze	Riparbella	Firenze
Potenza Picena	Ancona	Riva Trigoso	Genova
Potenza Superiore	Napoli	Robbio	Torino
Pozzallo	Palermo	Robecco Pontevico	Milano
Pra	Genova	Rocca d'Evandro	Napoli
Pracchia	Firenze	Rocca di Fondi	Ancona
Pratola Peligna	Roma	Roccalumera Mandanici	Palermo
Premosello	Milano	Roccapalumba Alia	id.
Priolo Melilli	Palermo	Roccastrada	Firenze
		Rocchetta S. Antonio	Napoli
Quaderna	Ancona	Rolo Novi	Venezia
		Romano	Milano
Racalmuto	Palermo	Rometta	Palermo
Racconigi	Torino	Ronco	Genova
Ragusa	Palermo	Rosarno	Reggio C.
Raiano inferiore	Ancona	Rosignano Castellino	Firenze
Rapallo	Genova	Rosolini	Palermo
Rapolano	Firenze	Rossiglione	Genova
Recco	Genova	Rottofreno	id.
Rende S. Fili	Reggio C.	Rovato	Milano
Resiutta	Venezia	Rubiera	Firenze
Rezzato	Milano	Russi	Ancona
Riccione	Ancona		
Rignano sull'Arno	Firenze		

Digitized by Google

STAZIONI	Compartimento	STAZIONI	Compartimento
S. Agata di Militello	Palermo	S. Martino della Battaglia	Milano
S. Angelo dei Lombardi	Napoli	S. Martino di Lupari	Venezia
S. Antimo S. Arpino	id.	S. Miniato Fucecchio	Firenze
S. Antonino	Torino	S. Ninfa Salemi	Palermo
S. Antonio Mantovano	Venezia	S. Piero a Sieve	Firenze
S. Arcangelo di Romagna	Ancona	S. Pietro a Maida Maida	Reggio C.
S. Cataldo	Palermo	S. Pietro a Vico	Firenze
S. Caterina Xirbi	id.	S. Pietro in Casale	Venezia
S. Donà di Piave	Venezia	S. Pietro Vernotico	Napoli
S. Donnino	Firenze	S. Romano Montopoli	Firenze
S. Elena d'Este	Venezia	S. Salvo	Ancona
S. Ellero	Firenze	S. Severa	Roma
S. Elpidio a Mare	Ancona	S. Severino Marche	Ancona
S. Eufemia (diramazione)	Reggio C.	S. Stefano di Camastra	Palermo
S. Felice sul Panaro	Firenze	S. Stefano di Magra	Firenze
S. Frediano a Settimo	id.	S. Teresa di Riva	Palermo
S. Giorgio Casale	Torino	S Valentino Caramanico	Roma
S. Giorgio delle Pertiche	Venezia	S. Vincenzo	Firenze
S. Giorgio di Piano	id.	S. Vito al Tagliamento	Venezia
S. Giovanni in Croce	Milano	S. Vittoria	Torino
S. Giovanni in Persiceto	Firenze	S. Zeno Folzano	Milano
S. Giovanni Manzano	Venezia	Sacile	Venezia
S. Giuliano Piemonte	Genova	Saliceto	Torino
S. Giuseppe d'Ottaiano	Napoli	Samoggia	Firenze
S. Ilario d'Enza	Firenze	Samolaco	Milano
S. Marcel	Torino	Sannazzaro	Torino
S. Margherita Ligure	Genova	Sapri	Reggio C.
S. Marinella	Roma	Sarno	Napoli

Digitized by Google

STAZIONI	Comparti-mento	STAZIONI	Comparti-mento
Sartirana	Torino	Siderno Marina	Reggio C.
Sassa Tornimparte	Ancona	Sieci	Firenze
Sasso	Firenze	Signa	id.
Savignano di Romagna	Ancona	Silvi	Ancona
Savignano Greci	Napoli	Sinalunga	Firenze
Scafati	id.	Siracusa Porto	Palermo
Scalea	Reggio C.	Solarolo	Ancona
Scaletta Zanclea	Palermo	Solignano	Firenze
Scarlino	Firenze	Solofra	Napoli
Scicli	Palermo	Sommacampagna Sona	Milano
Scilla	Reggio C.	Somma Lombarda	id.
Scordia	Palermo	Sondrio	id.
Secugnago	Milano	Sora	Roma
Sedico Bribano	Venezia	Soresina	Milano
Sella di Corno	Ancona	Soverato	Reggio C.
Serravezza	Firenze	Spaccaforno	Palermo
Seriate	Milano	Sparanise	Napoli
Serino	Napoli	Spello	Ancona
Serradifalco	Palermo	Spezzano Castrovillari	Reggio C.
Serralunga Cereseto	Torino	Spigno	Torino
Serra S. Quirico	Ancona	Spilimbergo	Venezia
Serravalle Pistoiese	Firenze	Spinazzola	Napoli
Sessa Aurunca	Napoli	Spresiano	Venezia
Sestri Levante	Genova	Stanghella	id.
Sette Bagni	Roma	Stazione per la Carnia	id.
Sezzè	Torino	Sticciano	Firenze
Sibari	Reggio C.	Stimigliano	Roma
Sicignano	Napoli	Strambino	Torino

Digitized by Google

STAZIONI	Comparti-mento	STAZIONI	Comparti-mento
Stresa	Milano	Torrenieri Montalcino	Firenze
Strongoli	Reggio C.	Torre Orsaia	Reggio C.
Sulmona Introdacqua	Roma	Torre Pellice	Torino
Susegana	Venezia	Tortoreto Nereto	Ancona
Suzzara	id.	Trabia	Palermo
		Trebisacce	Reggio C.
Taggia	Genova	Tremestieri	Palermo
Tagliacozzo	Roma	Trepuzzi	Napoli
Taino Angera	Milano	Trevi	Ancona
Talamone	Roma	Tricesimo	Venezia
Taurasi	Napoli	Tromello	Torino
Tavazzano	Milano	Tronzano	id.
Tavernelle	Venezia	Tropea	Reggio C.
Tavernelle d'Emilia	Firenze	Tufo	Napoli
Teano	Napoli		
Ternate Varano Borghi	Milano	Urbisaglia	Ancona
Terontola	Firenze	Usmate Carnate	Milano
Terracina	Roma		
Terranova Sicilia	Palermo	Vada	Firenze
Terzigno	Napoli	Vado	Genova
Tocco Castiglione	Roma	Valle	Torino
Tolentino	Ancona	Valle di Pompei	Napoli
Torino di Sangro	id.	Vallelunga	Palermo
Torrazza di Verolengo	Torino	Valmadrera	Milano
Torreberetti	id.	Valmontone	Roma
Torre Cerchiara	Reggio C.	Valsavoia	Palermo
Torre del Greco	Napoli	Vanzago	Milano
Torre del Lago	Firenze	Varano	Ancona

Digitized by Google

STAZIONI	Compartimento	STAZIONI	Compartimento
Varazze	Genova	Villafranca Bagnone	Firenze
Varzo	Milano	Villafranca d'Asti	Torino
Venafro	Roma	Villafranca di Verona	Venezia
Venosa	Napoli	Villafranca Piemontese	Torino
Venzone	Venezia	Villamaggiore	Genova
Verbicaro Orsomarso	Reggio C.	Vinchiaturo	Napoli
Verdello	Milano	Vittoria	Palermo
Vergato	Firenze	Vittuone	Torino
Vergiate	Milano	Vìzzini Licodia	Palermo
Verolanuova	id.	Vogogna	Torino
Verona Porta Nuova	Venezia	Volterra	Firenze
Vespolate	Torino		
Vezzano	Firenze	Zollino	Napoli
Vicofertile	id.		
Vietri sul mare	Napoli		
Vievola	Torino		
Vigliano	Ancona		
Vignale Riotorto	Firenze		
Vigodarzere	Vicenza		

4ª Categoria.

Tutte le altre stazioni e le fermate.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 338. (Servizio VIII).

Servizio cumulativo con la Società Lariana (Lago di Como).

(Vedi Ordine di Servizio N. 301-1910.)

Col 1° dicembre 1910, i prezzi per tonnellata applicabili ai trasporti a piccola velocità accelerata in partenza dalle linee ferroviarie e destinati a proseguire sul Lago di Como a grande velocità, indicati a piè delle pagine 6-7, 8-9 e 10-11 del Libro-Prontuario pel Servizio cumulativo con la Società Lariana (edizione 1° agosto 1895), sono stati sostituiti dai seguenti:

TRANSITI	ZONE		
	PRIMA	SECONDA	TERZA
Como	10.515	13.515	15.515
Lecco	12.515	15.515	17.515
Colico	12.50	15.50	17.50

Opportuna modificazione deve, quindi, essere fatta nel Libro-Prontuario suddetto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 339. (Servizio VIII).

Servizio italo-ungherese via Fiume-Ancona/Venezia.

(Vedi Ordine di Servizio N. 240-1910).

Le ferrovie ungheresi partecipano che col 1° gennaio 1911 cessano di aver vigore i prezzi speciali di franchi 3,06 e 2,95, applicabili ai trasporti di « Amido, anche in polvere, zucchero di fecola o glucosio e melasso » da Kassa transito e da Zsolna transito a Venezia ed Ancona.

Digitized by Google

In conseguenza, a pagina 44 della tariffa diretta, edizione 1° novembre 1901, si dovranno cancellare i suddetti prezzi (introdottivi il 1° maggio 1908 col 2° foglio di modificazioni ed aggiunte), nonchè le note (1) e (2) che vi si riferiscono.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 340. (SERVIZIO VIII).

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 318 - 1910).

Colla data del 28 dicembre 1910 nella tariffa diretta italo-germanica (Parte II B, pubblicatasi col 16° Supplemento) sono da introdursi le seguenti aggiunte:

Pag. 309. — *Elenco delle stazioni germaniche* - aggiungere a suo posto la sottoindicata stazione con le relative indicazioni:

Hnn.	**Geestemünde** Fischereihafen	—	1191	1235	1225	—

Pag. 394. — Aggiungere il nome di detta stazione coi prezzi per quintale qui sotto indicati:

Tariffe generali a Grande Velocità e Piccola Velocità.

		Tariffa a Grande velocità			Tariffe a piccola velocità – Spedizioni senza condizioni di peso			
		CLASSI			CLASSI			
		a	b	c	1	2	3	4
Geestemünde Fischereihafen	Pino . .	25.62	25.08	16.80	12.73	12.56	12.56	12.56
	Chiasso .	26.82	26.18	17,90	13.22	13.01	13.01	13.01
	Peri . .	26.70	22.56	13.88	13.03	12.05	12.05	11.05

Digitized by Google

		TARIFFE A PICCOLA VELOCITÀ									
		Spedizioni a vagone completo									
		CLASSI				TARIFFE SPECIALI					
		A	B	C		I a	I b	II a	II b	III a	III b
Geestemünde Fischereihafen	Pino .	10.02	8.90	10.02	8.90	7.47	6.75	7.47	5.21	5.43	3.40
	Chiasso .	10.39	9.22	10.39	9.22	7.74	7.00	7.74	5.40	5.65	3.53
	Peri .	11.08	9.06	10.08	9.06	8.12	7.28	8.12	5.41	5.89	3.65

Pag. 607 a (18° Supplemento) - Tariffa eccezionale N. 44 - Aggiungere la stessa stazione coi relativi prezzi:

Tariffa eccezionale N. 44.

		a	b
Geestemünde Fischereihafen.	Pino . . .	4.55	4.25
	Chiasso . .	4.72	4.40
	Peri . . .	4.91	4.59

Nella detta Parte II B della tariffa italo-germanica, sono inoltre da apportarsi, con immediato effetto, le modificazioni qui sotto indicate:

Pag. 89, 367, 508, 533, 560, 565, 580, 592, 594, 601, 606, 609, 616, 632, 636, 643, 647, 656, 686, 690 e 693 del 16° Supplemento e 496, 621, 667 e 673 del 24° Supplemento - Aachen Templerbend - Modificare il nome in « Aachen West ».

Pag. 299 (16° Supplemento). — Cöln Süd. — Cancellare questa stazione colle relative distanze ed indicazioni.

Pag. 380 (16° Supplemento). — Cöln Gereon, Hafen e Süd — Modificare il nome in « Cöln Gereon e Hafen ».

Digitized by Google

Pag. 510, 537, 560, 567, 592, 594, 601, 606, 610, 616, 632, 637, 648, 656, 662. 686 e 690 del 16° Supplemento; 584 (18° Supplemento), 498, 623, 667 e 675 (24° Supplemento). — Cöln Bonntor, Gereon, Hafen e Süd - Modificare il nome in « Cöln Bonntor, Gereon e Hafen ».

Pag. 454 (17° Supplemento). — Tariffa speciale a piccola velocità accelerata:

Cöln Bonntor (*), Gereon, ecc - Modificare il nome in « Cöln Bonntor (*) Gereon, Gereon Eilgut e Hafen ».

Pag. 464 e 468 *a* - Tariffa eccezionale N. 1 (Metalli) ristampati col 23° Supplemento:

Aachen Templerbend - Modificare il nome in « Aachen West ».

Cöln Bonntor, Gereon, Hafen e Süd - Modificare il nome in « Cöln, Bonntor, Gereon e Hafen ».

Modificazioni analoghe a quelle della pag. 464 e 468 *a*, sopra accennate, sono da apportarsi nella tariffa eccezionale (via Iselle), istituita pel trasporto di determinati prodotti metallurgici dalla Germania alle poche stazioni italiane situate sulle linee d'accesso al Sempione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 94. (Servizio VIII).

Trasporti di materie pericolose e nocive.

(Vedi Ordine di Servizio N. 230-1910)

Le voci « tetracloruro di carbonio e tricloruro di etilene », di cui il punto 93 della 3ª appendice alle tariffe, devono essere cancellate dalla categoria 9ª dell'allegato 9 ed ascritte alla categoria 2ª gruppo 2° dello stesso allegato.

Uguale vaziazione deve essere praticata nella nomenclatura della tariffa alla voce « tetracloruro di carbonio ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, ed al personale delle gestioni

---

Digitized by Google

Circolare N. 95. (Servizio VII).

Permessi d'entrata nelle stazioni.

A datare dal 1° dicembre 1910, la stazione di Rosta della linea Modane-Torino è stata ammessa alla vendita dei biglietti d'ingresso di 2ª categoria, sotto l'osservanza delle norme in vigore.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google

ANNO III - N. 52. 29 DICEMBRE 1910.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, dicembre 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C.75

Digitized by Google

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Digitized by Google

D. M. *24 dicembre 1910 relativo a nomine nel Consiglio generale del traffico.*

Il MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli art. 63, lett. *h*), e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429;

Sulla designazione, rispettivamente, della Società « La Veloce » di navigazione italiana a vapore e della Società Commerciale Italiana di Navigazione,

DECRETA:

I signori Cav. Prof. Domenico BRUNELLI, Direttore generale della Società « La Veloce », ed Emilio MENADA, amministratore delegato della Società Commerciale Italiana di Navigazione, sono chiamati a far parte del Consiglio generale del traffico quali rappresentanti delle Compagnie nazionali di navigazione nel Consiglio stesso.

Roma, addì 24 dicembre 1910.

Il Ministro
E. SACCHI.

Digitized by Google

Prezzi dei biglietti *Milano-Parigi* o viceversa, fac

ITINERARI (1)

Novara-Torino-Modane { St. Amour / o Mâcon } — o Arona-Domodossola-Briga-Losanna-Vallorbe } Digione-Parigi P. L. M.

o Chiasso-Hüclen (*) { Arth-Goldau / o Lago dei Quattro Cantoni } Lucerna-Olten / o Zug-Thalwil-Zurigo-Brugg-Stein } Basilea { Petit Croix / o Delle } Chaumont-Par

(1) I biglietti di andata e ritorno valgono per effettuare l'andata ed il ritorno per la stessa via oppure
(*) Il viaggiatore che da Hüclen, o rispettivamente da Lucerna, intende proseguire il viaggio attravers
(**) La validità dei biglietti di andata e ritorno può essere prorogata per un periodo di 15 giorni median
giorni quando il viaggiatore acquista un biglietto di viaggio circolare, od un biglietto combinato o co
comprendente Milano. La cessazione di detta proroga gratuita esclude ogni ulteriore proroga anche a
La concessione della proroga a pagamento o gratuita viene fatta risultare completando la dichiarazio
« Prorogato – Prolongé ».

Distinta dei tagliandi che interes

CORSA SEMPLICE	AND...
1° Milano C. (1 fermata) { Torino P. N. / o Domodossola / o Chiasso }	1° Milano C. (1 fermata) { Torino I. N / o Domodoss / o Chiass
2° Torino P. N.-Modane	2° Torino-Modane
o Domodossola-Losanna	o Domodossola-Losanna
o Chiasso-Lucerna via { Arth-Goldau / o Lago dei Quattro Cant. }	o Chiasso-Lucerna via { A / o
o Chiasso-Zurigo H. B. via Zug.-Thalwil	o Chiasso-Zurigo H. I

Digitized by Google

facoltativi via Moncenisio, Sempione o Gottardo.

	CORSA SEMPLICE				ANDATA E RITORNO				
	Per tutti i treni			Validità giorni	Per tutti i treni		Validità giorni	Tasse di proroga	
	1ª classe	2ª classe	3ª classe		1ª classe	2ª classe		1ª classe	2ª classe
-Parigi Est	96.80	66.55	44 60	10	148.65	105.90	30 (**)	14.80	10.55

…e l'andata per una via, ed il ritorno per altra via.
…rso il Lago dei Quattro Cantoni non può, in una stazione intermedia, passare dal piroscafo alla Ferrovia
…diante il pagamento delle tasse di proroga sopraindicate. Detta validità viene portata gratuitamente a 60
… combinabile interno italiano in partenza da Milano, oppure un biglietto di abbonamento speciale italiano
…e a pagamento.
…zione all'uopo stampata sul biglietto ed apponendo sulla copertina e sui tagliandi l'impronta del timbro

…essano la percorrenza italiana.

ANDATA E RITORNO	
…ATA	Ritorno
…P. N. …dossola …60 …ma … Arth-Goldau / o Lago dei Quattro Cant. …B. via Zug-Thalwil	1° Culoz-Modane o Losanna-Domodossola o Basilea-S. B. B.-Lucerna via Olten o Basilea S. B. B.-Zurigo H. B. via Stein-Brugg 2° Modane-Torino P. N. o Domodossola-Baveno o Lucerna-Chiasso via Arth-Goldau / o Lago dei Quattro Cant. o Zurigo H. B.-Chiasso via Thalwil-Zug 3° Torino P. N. / o Baveno / o Chiasso } Milano C. (1 fermata)

Digitized by Google

Allegato all'Ordine di Servizio N. 341-1910.

(*Da sostituire al punto* « **Rimborsi d'iniziativa dell'Amministrazione** » **Art. 33 pag. 77 delle Norme pel servizio contabile delle gestioni merci**).

Rimborsi d'iniziativa dell'Amministrazione. — I rimborsi di eccedenze di tassa che si eseguiscono per iniziativa dell'Amministrazione, vengono ordinati dai Controlli prodotti, secondo la rispettiva competenza, mediante l'emissione del Mod. I-1014 (ex I-9), costituito da due parti, oltre la matrice, aventi la numerazione del bollettario e quella di registrazione del Controllo emittente.

Il tagliando *a*) serve per la indicazione di tutti gli estremi del trasporto; per la distinta delle tasse riscosse in confronto con quelle dovute, nonchè per la indicazione degli estremi d'invio alla parte: del relativo avviso Mod. I-1014 bis (ex I-9 bis) emesso dal Controllo interessato; il tagliando *b*) giova pel rilascio della quietanza della somma rimborsata e deve sempre rimanere unito alla parte *a*).

I moduli I-1014 (ex I-9) debbono essere dalle stazioni registrati, secondo la data di ricevimento, sullo stesso protocollo adoperato per le domande di rimborso mod. I-468, I-469, ed I-470).

Nel detto protocollo sono da farsi risultare, rilevandoli dal tagliando *a*), gli estremi degli avvisi mod. I-1014 bis (ex I-9 bis) inviati direttamente agli interessati dal Controllo emittente, i dati relativi alle spedizioni cui si riferiscono, l'indicazione della parte interessata ed, a suo tempo, anche la data degli effettuati rimborsi e della loro contabilizzazione.

Dopo registrati i moduli I-1014 (ex I-9) le stazioni debbono anzitutto assicurarsi che, pei trasporti inscrittivi, non sia già stato da esse eseguito direttamente alcun rimborso, consultando i registri delle spedizioni e degli arrivi e lo speciale protocollo dei reclami, poichè in tal caso, l'avviso di eccedenza deve essere tosto restituito al Controllo emittente, indicando i dati dell'eseguito rimborso. E' fatto anche obbligo alle stazioni di procedere ad una accurata verifica delle eccedenze segnalate e quando secondo i loro conteggi, eventualmente le riscontrassero inesatte, debbono chiedere subito istruzioni al competente Controllo, dimostrando le ragioni della ritenuta inesattezza.

Digitized by Google

Ricevendo dai Controlli prodotti l'ordine di modificare od annullare un qualsiasi Mod. I-1014 le stazioni debbono subito ottemperarvi, prendendone nota nel protocollo relativo.

I rimborsi di cui si tratta debbono eseguirsi esclusivamente agli aventi diritto mediante la presentazione e rilascio da parte degli interessati dei documenti comprovanti il pagamento delle tasse, non essendo ammessi nè duplicati, nè equipollenti, ed avvertendo che la presentazione stessa deve avvenire in tempo utile, prima, cioè, che sia intervenuta la prescrizione fissata dalle Tariffe e condizioni pei trasporti.

Nel caso che le parti non fossero in grado di presentare i documenti prescritti dichiarando di averli smarriti, devesi far esporre dall' interessato tale dichiarazione sul modulo I-1014 che dalle stazioni deve poi essere trasmesso a Controllo emittente, cui spetta di disporre, se del caso, pel relativo pagamento.

Se le parti esigessero di ritorno i documenti di loro spettanza, dichiarandolo esplicitamente sul modulo I-1014, la restituzione non potrà essere effettuata se non dopo l'avvenuto esame dei documenti stessi in sede di controllo.

Appena effettuati i rimborsi deve prendersene nota sui registri delle spedizioni o degli arrivi sui quali sono scritturati i trasporti, e come si pratica per i rimborsi eseguiti con i moduli I-469 ed I-470, debbono venire elencati nel quadro rispettivo del conto corrente mod. I-436 esponendoveli distintamente.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 341. (Servizio VIII).

Modificazione alle Norme pel servizio contabile delle gestioni merci.

(Vedi Ordine di Servizio N. 160 e 299-1909).

In seguito alla istituzione della cartolina mod. I-1014*bis* ex I-9*bis* pel diretto avviso alle parti delle eccedenze di tassa riscontrate in sede di Controllo, e per effetto della conseguente modificazione del Mod. I-1014 ex I-9, il punto « Rimborsi d'iniziativa dell'Amministrazione » dell'art. 33 delle Norme pel servizio contabile delle gestioni merci, deve essere sostituito da quello risultante dall'annesso foglio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 342. (Servizio VIII).

Biglietti Milano-Parigi valevoli facoltativamente per le vie del Moncenisio, del Sempione, o del Gottardo.

A cominciare dal 1° Gennaio 1911 vengono posti in distribuzione dei biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno da Milano a Parigi — e viceversa — valevoli facoltativamente per la via del Moncenisio, per quella del Sempione, o per quella del Gottardo.

Tali biglietti sostituiscono quelli ora in uso per la detta relazione Milano-Parigi e viceversa, valevoli esclusivamente per l'una o l'altra di dette vie, che debbono quindi essere ritirati e versati al Controllo Prodotti nei modi d'uso.

I biglietti nuovi di cui trattasi hanno, come gli attuali anzidetti, forma di biglietto a tagliandi e sono dei colori comuni ai servizi internazionali cioè: *giallo* per la 1ª classe, *verde* per

Digitized by Google

la 2ª classe e *bruno* per la 3ª classe. Valgono per tutti i treni che hanno vetture di classe corrispondente, salvo le eventuali restrizioni portate dagli orari ufficiali, e, se di 1ª classe, danno facoltà di approfittare dei treni di lusso, dietro pagamento delle prescritte sopratasse.

Nel prospetto allegato al presente Ordine di Servizio trovansi specificati gli itinerari, i prezzi e la validità di detti biglietti, nonchè i tagliandi che vi sono compresi per le percorrenze italiane.

La ripartizione dei prezzi dei biglietti facoltativi in parola fra le Amministrazioni interessate venendo fatta in base alla via effettivamente seguita dal viaggiatore e questa essendo determinata dai tagliandi ritirati rispettivamente dalle Amministrazioni medesime, occorre che venga posta ogni cura nel rigolare ritiro di detti tagliandi e nel successivo loro invio al Controllo Prodotti.

Siccome alcuni dei tagliandi stessi valgono per una percorrenza italiana, oppure per una percorrenza estera — secondo la via seguita dal viaggiatore — si fa particolare raccomandazione perchè non venga trascurato il ritiro di detti tagliandi quando siano stati utilizzati per la percorrenza italiana indicatavi.

L'effettuazione delle fermate nelle stazioni intermedie delle percorrenze italiane — in quanto ne siano ammesse dalle indicazioni portate dai relativi tagliandi — non richiede l'osservanza di alcuna formalità da parte del viaggiatore. Essa vien controllata, nel caso, dalla stazione nella quale la fermata ha avuto luogo, mediante perforatura del tagliando nella casella all'uopo predispostavi.

Ragazzi. — Per i ragazzi di età dai 4 ai 7 anni si distribuiscono gli stessi biglietti *di corsa semplice* valevoli per gli adulti, distaccandovi la metà di destra di un tagliando di controllo che vi è all'uopo inserito ed apponendo sulla copertina e su ciascun tagliando l'impronta di un bollo « *Ragazzo* » o « *Enfant* ». Nel senso da Parigi per Milano viene anche rilesciato, per due ragazzi di detta età un sol biglietto ordinario di corsa semplice per adulto ed in tal caso viene apposta sulla copertina e sui tagliandi la dicitura « *Deux enfants - Due ragazzi* ».

Digitized by Google

Non è concesso alcun ribasso sul prezzo dei biglietti di andata e ritorno per il trasporto dei ragazzi e non possono quindi, nel servizio di cui trattasi, viaggiare due ragazzi con un sol biglietto di andata e ritorno.

BAGAGLI. — I nuovi biglietti facoltativi Milano-Parigi danno diritto ad una franchigia di 30 Kg. di bagaglio (20 Kg. quelli a mezza tariffa per ragazzi) riferibilmente alla sola percorrenza francese.

Le registrazioni domandate su presentazione di tali biglietti sono del resto da effettuarsi in conformità delle tariffe vigenti rispettivamente per i servizi diretti Via Modane, Via Sempione, o Via Gottardo, secondo la via seguita dal viaggiatore.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 343. (SERVIZIO VIII).

Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata.

(Vedi Ordine di Servizio N. 31-1910).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'ordine di Servizio N. 280-1910, si avverte che è stata concessa la facoltà di completare, in stazioni intermedie, il carico dei vagoni di derrate alimentari spedite a P. V. A. anche alle Ditte seguenti:

Corigliano Francesco di Bagnara.
Colosi Giovanni di Salice Calabro.
Caserta Antonino di Catona.
Calabrò Domenico » »
Cotroneo Giuseppe » »
Delfino Ferdinando » »
Scopelliti Antonio e figli » »
Sferra A. e Tortorella F. di Taranto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 344. (Servizio VIII).

Servizio diretto fra l'Italia e l'Inghilterra, via Francia, per viaggiatori e bagagli.

Col 1° gennaio 1911 viene attivata una nuova tariffa per il servizio diretto dei viaggiatori e dei bagagli fra l'Italia e l'Inghilterra per le vie di Francia, tariffa che annulla e sostituisce quella via Ventimiglia, via Modane e Modane-Gottardo edizione 1° novembre 1903, col relativo fascicolo di varianti 1° novembre 1906 e quella via Gottardo, via Gottardo-Modane e Gottardo-Cormons edizione 15 novembre 1904, pure col fascicolo di varianti 1° novembre 1906, per quanto dette tariffe riguardano il servizio con l'Inghilterra

Le relazioni per le quali si distribuiscono i biglietti diretti in base alla nuova tariffa, o ne è prevista la distribuzione in caso di bisogno, si rilevano dai prospetti *a*) e *b*) allegati al presente.

Le stazioni e le agenzie interessate verranno fornite dei biglietti per le relazioni nuove ammesse, come pure di quelli per le relazioni già esistenti, che vengono ristampati.

Dette stazioni ed agenzie provvederanno, dal canto loro, mediante correzione a mano, per la assegnazione ai biglietti attuali — dal 1° gennaio 1911 e finchè non vengano sostituiti — dei prezzi risultanti dalla nuova tariffa aumentati dei diritti di porto, che trovansi pure indicati nella tariffa stessa.

Le stazioni nuove ammesse debbono poi far richiesta, nei modi d'uso, delle etichette e dei listini (mod. H 62 e 62 *a*) loro occorrenti per le spedizioni dei bagagli e dei velocipedi per le varie stazioni di Londra e per i singoli itinerari per i quali, secondo la tariffa, possono registrare.

Biglietti. — I biglietti hanno, come in passato, la forma di libretto a tagliandi dei colori in uso per i servizi internazionali, e cioè: *giallo* per la 1ª classe; *verde* per la 2ª classe e *bruno* per la 3ª classe.

Essi debbono portare sulla copertina e su ciascun tagliando il timbro a secco della Amministrazione che li ha distribuiti.

Digitized by Google

Allegato all' Ordine di Servizio N. 344 – 1910.

Servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra l' Italia e Malta da una parte e l' Inghilterra dall' altra parte.

Relazioni per le quali si distribuiscono i biglietti diretti.

a) - Via Calais o Bologne

1ª – Servizio via Ventimiglia.

Dalle sottoindicate stazioni **a Londra** o viceversa	Specie dei biglietti
Alassio	c. s.
Bordighera.	c. s.
Genova P. P.	c. s.
Ospedaletti Lig.	c. s. (1)
Rapallo	c. s. (1)
Roma Termini	c. s. (1)
S. Remo	c. s.
Ventimiglia stazione	c. s. - a. r. (2)

2ª – Servizio via Moncenisio

Dalle sottoindicate stazioni **a Londra** o viceversa	Specie dei biglietti
Alassio	c. s. (1)
Alessandria	c. s. (1)
Bologna.	c. s. (1)
Bordighera.	c. s. (1)
Brindisi	c. s. - a. r. (1)
Firenze S. M. N.	c. s.

Segue 2ª – **Servizio via Moncenisio.**

Dalle sottoindicate stazioni **a Londra** o viceversa	Specie dei biglietti
Genova P. P.	c. s. - a. r.
Ivrea.	c. s. (1)
Livorno C.	c. s. (1)
Malta	c. s. - a. r. (3)
Milano C. (*).	c. s. - a. r.
Napoli	c. s. - a. r. (1)
Nervi.	c. s. (1)
Ospedaletti Lig.	c. s. (1)
Pisa	c. s. (1)
Rapallo	c. c. (1)
Roma Termini	c. s. - a. r.
S. Remo	c. s. (1)
S. Margherita	c. s. (1)
Sestri Lev	c. s. (1)
Siracusa.	c. s. - a. r.
Torino P. N. (**)	c. s. - a. r.
Venezia.	c. s.

c. s. Biglietti corsa sempliae. – a. r. Biglietti di andata e ritorno.
(1) Biglietti esistenti nel solo senso dall' Italia.
(2) Id. id. id. id. dall' Inghilterra.
(3) Id. id. id. id. da Malta.
(*) Biglietti valevoli facoltativamente per le vie del Moncenisio, del Sempione o del Gottardo. In servizio con Milano esistono anche biglietti per e da Douvres e Folkestone.
(**) Biglietti valevoli per la via del Moncenisio nell'andata e per la via del Sempione nel ritorno, o viceversa.

Digitized by Google

3° – Servizio via Sempione.

Dalle sottoindicate stazioni **a Londra** o viceversa	Specie dei biglietti
Domodossola	c.s. - a.r.
Firenze S. M. N.	c.s. - a.r.
Genova P. P.	c.s. - a.r.
Milano C. (*)	c.s. - a.r.
Napoli	c. s.
Roma Termini	c.s. - a.r.
Siracusa	c.s. - a.r.
Stresa	c. s.
Taranto	c. s.
Torino P. N. (**)	c.s. - a.r.
Venezia	c. s.

4° – Servizio via Gottardo.

Dalle sottoindicate stazioni **a Londra** o viceversa	Specie dei biglietti
Bologna	c. s.
Como	(1) c. s.
Firenze S. M. N.	c.s. - a.r.
Luino	c. s.
Malta	c.s. - a.r.
Milano C. (*)	c.s. - a.r.
Napoli	c. s.
Roma Termini	c.s. - a.r.
Siracusa	c.s. - a.r.
Venezia	(1) c.s.

Digitized by Google

b) - Via Dieppe.

1° – Servizio via Ventimiglia.

Dalle sottoindicate stazioni **a Londra** o viceversa	Specie dei biglietti
Bordighera	c. s. (2)
S. Remo	c. s. (2)
Ventimiglia	c.s. - a.r. (2)

2° – Servizio via Moncenisio.

Dalle sottoindicate stazioni **a Londra** o viceversa	Specie dei biglietti
Alassio	c. s. (2)
Alessandria	c. s. (2)
Bordighera	c. s. (2)
Brindisi	c. s.
Firenze S. M. N.	c.s. - a.r. (2)
Genova P. P.	c.s. - a.r.
Ivrea	c. s. (1)
Livorno C.	c. s.

Segue **2° – Servizio via Moncenisio.**

Dalle sottoindicate stazioni **a Londra** o viceversa	Specie dei biglietti
Milano C. (*)	c.s. - a.r.
Napoli	c. s.
Nervi	c. s. (2)
Ospedaletti Lig.	c. s. (2)
Pisa	c. s. (2)
Rapallo	c. s. (2)
Roma Termini	c.s. - a.r.
S. Remo	c. s. (2)
S. Margherita	c. s. (2)
Sestri Levante	c. s. (2)
Torino P. N. (**)	c.s. - a.r.
Venezia	c. s.

c. s - Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno.
(1) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia.
(2) Id. id. id. id. dall'Inghilterra.
(*) Biglietti valevoli facoltativamente per le vie del Moncenisio, del Sempione o del Gottardo.
(**) Biglietti per la via del Moncenisio nell'andata o per la via del Sempione nel ritorno, o viceversa

Digitized by Google

3° – **Servizio via Sempione.**

Dalle sottoindicate stazioni **a Londra** o viceversa	Specie dei biglietti
Brindisi	c. s. (2)
Domodossola	c.s. - a.r.
Firenze S. M. N.	c.s. - a.r. (2)
Genova P. P.	c.s. - a.r.
Milano (*)	c.s. - a.r.
Napoli	c. s.
Roma Termini	c.s. - a.r.
Stresa	c. s.
Torino P. N. (**)	c.s. - a.r.
Venezia	c. s.

4° – **Servizio via Gottardo.**

Dalle sottoindicate stazioni **a Londra** o viceversa	Specie dei biglietti
Brindisi	c. s. (2)
Firenze S. M. N.	c.s. - a.r. (2)
Luino	c. s.
Milano C. (*)	c.s. - a.r.
Napoli	c. s. (2)
Roma Termini	c.s. - a.r.
Venezia	c. s.

Digitized by Google

È fatta eccezione per quanto riguarda i biglietti della Ferrovia London-Brighton & S. C., che non portano detto timbro.

I biglietti valgono per tutti i treni che hanno vetture di classe corrispondente, salvo le eventuali restrizioni portate dall'Orario ufficiale.

I possessori dei biglietti di 1ª classe possono prender posto nei treni di lusso dietro pagamento del relativo supplemento di prezzo.

Il viaggio può essere incominciato ad una data qualsiasi entro il periodo della validità del biglietto; questa si computa da mezzanotte a mezzanotte e comincia a decorrere dal giorno indicato dal bollo a data della stazione di partenza.

La validità dei biglietti di andata e ritorno può essere portata da 60 a 90 giorni mediante pagamento di un supplemento di prezzo, nel qual caso viene apposto sui detti biglietti apposita indicazione di proroga.

Questa può essere concessa dalle stazioni di partenza o di destinazione, oppure da una stazione italiana intermedia che sia ammessa al servizio diretto per viaggiatori e bagagli con l'Inghilterra.

Il periodo di proroga incomincia dallo spirare della validità primitiva. La proroga può essere domandata anche per un biglietto scaduto, ma in tal caso il viaggiatore deve pagare il supplemento prima di prender posto nel treno, in difetto di che egli è da considerarsi come sprovvisto di biglietto.

Sul tagliando, o sui tagliandi relativi alla percorrenza italiana è indicata la quantità delle fermate intermedie ammesse. Non è prescritta l'osservanza di alcuna formalità da parte del viaggiatore per l'effettuazione di dette fermate intermedie, ma le stazioni nelle quali il viaggiatore si è fermato debbono — alla partenza — forare il tagliando nelle caselle che vi sono all'uopo predisposte, così come si pratica, nello stesso caso, per i biglietti interni in foglietto a tariffa differenziale A. Sul tergo del tagliando, o dei tagliandi — quando si tratti di lunghe percorrenze — sono stampate delle caselle contraddistinte coll'indicazione di una serie crescente di distanze da 100 fino a 1000 e da 1200 a 1600 km., che il personale di controlleria deve forare in corrispondenza alla indicazione della percorrenza già effettuata dal viaggiatore, e ciò pure analogamente a quanto

Digitized by Google

si pratica per i biglietti interni facoltativi a foglietto a tariffa differenziale A.

I tagliandi debbono essere staccati dal personale ferroviario, compiuto che ne sia il relativo percorso. I tagliandi che venissero presentati disgiunti dal relativo biglietto sono considerati nulli e debbono essere ritirati, a meno che il viaggiatore presenti in pari tempo la copertina di detti biglietti coi tagliandi afferenti ai percorsi non peranco effettuati.

Per le relazioni *Milano C.-Londra* (via Calais o Boulogne e via Dieppe) e *Milano-Douvres*-o *Folkestone* si distribuiscono dei biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno valevoli facoltativamente per le vie del Moncenisio, del Sempione e del Gottardo (Chiasso). I biglietti di andata e ritorno di cui trattasi dànno facoltà di effettuare l'andata per una di dette vie ed il ritorno per un'altra.

Restano pertanto soppressi gli attuali biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno fra Milano Centrale e Londra valevoli rispettivamente per la via di Modane, per quella del Sempione e per quella Gottardo-Francia.

Da Torino P. N. si distribuiscono dei biglietti di andata e ritorno per Londra (e viceversa) valevoli esclusivamente per la via di Modane ed altri — nel solo senso da Torino per Londra — valevoli nell'andata per la via di Modane e nel ritorno per la via del Sempione, o viceversa.

Per le relazioni via Gottardo da e per Genova ed oltre, verso Ventimiglia e verso Pisa, viene mantenuta ai biglietti la facoltatività per la via di Chiasso o per quella di Pino. Al tagliando relativo alla percorrenza delle Ferrovie Federali oltre Chiasso o Luino va annessa una sezione di controllo da staccarsi dal personale della stazione di Luino quando il viaggiatore segue quella via e dagli agenti delle Ferrovie Federali, insieme al tagliando di quell'Amministrazione, qualora il viaggiatore segua la via di Chiasso.

L'assegnazione dei prodotti all'una od all'altra delle suddette vie facoltative effettuandosi in base ai tagliandi ritirati, importa che venga posta ogni diligenza nel distacco della sezione di controllo anzidetta, che deve essere inviata al Controllo prodotti in piego a parte. — Si rinnovano a tal proposito particolari raccomandazioni al personale interessato.

Digitized by Google

I biglietti per Londra via Gottardo-Calais o Boulogne — salvo quelli facoltativi da e per Milano di cui sopra è parola — valgono per la di *Laon* o per quella di *Hirson* e non per quella di *Parigi*. Le stazioni e le agenzie che distribuiscono tali biglietti sono però provviste altresì di biglietti speciali supplementari per « cambiamento di itinerario » — da rilasciarsi a richiesta del viaggiatore — che conferiscono a questi il diritto di passare per Parigi. Tali biglietti supplementari hanno il prezzo di fr. 7,60 per la 1ª classe e di L. 5,15 per la 2ª classe, con riduzione della metà per i ragazzi dai 4 ai 10 anni. Per passare da Parigi tanto nell'andata, quanto nel ritorno, il possessore d'un biglietto di andata e ritorno deve provvedersi di due di detti biglietti complementari.

Le ferrovie inglesi distribuiscono, per talune relazioni via Moncenisio, che trovansi specificate nella Tariffa, in luogo di un biglietto diretto da Londra all'Italia, due distinti biglietti valevoli, l'uno per la percorrenza Londra-Modane e l'altro per la percorrenza da Modane alla stazione italiana di destinazione. Quest'ultimo biglietto ha il formato e le condizioni di validità e di fermate eguali a quelle d'un corrispondente biglietto interno a foglietto della tariffa differenziale A, salvo che porta le occorrenti diciture anche in lingua inglese e l'indicazione dell'Amministrazione che lo ha distribuito. Esso deve dal viaggiatore essere presentato all'ufficio biglietti della stazione di Modane perchè vi apponga il bollo a data determinante l'inizio del periodo di validità. In caso di mancata bollatura a Modane, il biglietto può essere eccezionalmente regolarizzato a Torino P. N. sotto la sorveglianza del personale del treno.

Ragazzi. — Nel servizio diretto di cui trattasi i ragazzi al disotto di quattro anni sono trasportati gratuitamente e quelli dai quattro ai dieci anni a mezza tariffa

I biglietti di corsa semplice distribuiti per ragazzi viaggianti a mezza tariffa sono quelli stessi che servono per gli adulti. Le stazioni distaccano la metà di destra d'un tagliando di controllo che vi è appositamente inserito e pongono sulla copertina e su ciascun tagliando l'impronta di un bollo: *Ragazzo (Enfant)*, o *Child*.

Due ragazzi dai quattro ai dieci anni possono viaggiare insieme con un sol biglietto di corsa semplice ordinario per

Digitized by Google

adulto oppure con un biglietto di andata e ritorno. Non si distribuiscono biglietti di andata e ritorno a mezza tariffa.

Bagagli e velocipedi. — Per la stesse relazioni per le quali si distribuiscono biglietti diretti si registrano anche i bagagli ed i velocipedi. Secondo quanto risulta dalla nuova tariffa, sono però ammesse alla registrazione diretta dei bagagli e dei velocipedi per e dall'Inghilterra anche talune stazioni che non sono fornite dei relativi biglietti diretti.

I portatori dei biglietti di corsa semplice o di andata e ritorno godono di una franchigia di bagaglio nella seguente misura per le percorrenze francese, marittima ed inglese:

Servizio via Calais o Boulogne: 25 kg. per ogni biglietto ordinario e 12 kg per ogni biglietto a mezza tariffa;

Servizio via Dieppe: 30 kg. per ogni biglietto ordinario e 20 kg. per ogni biglietto a mezza tariffa.

Nessuna franchigia è concessa sugli altri percorsi. Nella tariffa sono pertanto indicate tasse distinte: A) Tassa per i percorsi italiani, italo-svizzeri od italo-svizzero-germanici da applicarsi sul peso totale arrotondato; B) Tassa per i percorsi francesi, marittimi ed inglesi da applicarsi tenendo conto della franchigia nella misura di cui sopra.

La registrazione si effettua, del resto, secondo le norme e coi moduli comuni ai servizi internazionali per i bagagli. Essa può aver luogo, oltrechè su presentazione dei biglietti per e dall'Inghilterra, anche quando vengano esibiti biglietti delle seguenti specie, purchè valgano senza soluzione di continuità per la destinazione e per l'itinerario richiesti:

a) libretti a tagliandi combinati in servizio internazionale;

b) libretti a tagliandi delle Agenzie di viaggi;

c) biglietti di libera circolazione.

I biglietti di cui sub *a)* non consentono alcuna franchigia di bagaglio: quelli di cui sub *b*) e *c*) danno diritto, sui percorsi francese marittimo ed inglese, alla stessa franchigia assegnata, come sopra, ai biglietti diretti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 345. (Servizio I).

Bollettino ufficiale.

Al Bollettino ufficiale, col primo numero del 1911, sarà aggiunta una « Quarta Parte » nella quale si cercherà di dar conto della giurisprudenza prevalente sulle questioni ferroviarie che, sia per l'importanza della materia contemplata, sia per il grado della magistratura giudicante, più interessano l'amministrazione. Le sentenze più importanti saranno pubblicate per esteso, altre saranno riassunte, di altre infine si farà cenno pubblicando l'oggetto della controversia, il nome della parte e la Magistratura che le emise e ricavandone le massime.

Scopo della pubblicazione essendo quello di render note agli uffici ed al personale le massime di giurisprudenza perchè ne traggano guida nella risoluzione ed incentivo allo studio delle questioni più frequentemente controverse ed in principal modo di quelle relative ai trasporti, alla polizia ferroviaria ed al personale, si invitano gli uffici stessi, i funzionari e gli agenti ai quali perviene il bollettino, di raccogliere e conservare diligentemente la preannunciata nuova parte di esso, la quale costituirà un utile e necessario complemento alle disposizioni di servizio, e, tipograficamente, sarà disposta in modo da potere essere rilegata separatamente.

Ordine di Servizio N. 346. (Servizio VIII).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Società Veneziana di navigazione a vapore.

(Vedi ordine di Servizio N. 247-1910).

Col 1° gennaio 1911, nella nomenclatura e classificazione delle merci delle « Condizioni e Tariffe pel trasporto diretto delle merci fra l'Italia e gli scali marittimi esteri di Aden, Calcutta, Colombo, Madras e Porto Said, via Ancona, Bari, Brindisi, Catania e Venezia, ecc. » saranno fatte le seguenti aggiunte:

Digitized by Google

nella prima colonna della classificazione sarà introdotta, di fronte alle voci « lana in tessuti, ecc. » e « lana in lavori », l'indicazione della classe 1* ;

nella seconda colonna della detta classificazione sarà introdotta, di fronte alla voce « lana in tessuti, ecc. », la indicazione della classe 5* e, di fronte all'altra « lana in lavori », quella della classe 4*.

In conseguenza la nota (1) esistente in calce alla pagina 26 delle citate « Condizioni e Tariffe » dovrà essere annullata e sostituita dalla seguente:

« (1) Per eccezione, le classi 6, 1*-5, 1*-5, stabilite, rispettivamente, per la lana in filati, in tessuti ed in lavori, sono applicabili alle sole spedizioni di peso da oltre Kg. 100 fino a Kg. 1000 e le classi 10, 5*-9 e 4*-8 a quelle di peso di Kg. 1000 ed oltre ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 347. (SERVIZIO VIII).

Facilitazioni pei trasporti di persone e cose occasionati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

(Vedi Ordine di Servizio N. 69-1910).

A sensi dell'art. 6 del Regio Decreto 18 marzo 1909, N. 159 e dell'ultimo alinea dell'art 1° del Decreto Ministeriale 5 marzo 1910, pubblicato nel *Bollettino Ufficiale* N. 10 del 1910, col 31 dicembre 1910 debbono cessare tutte le concessioni di trasporto gratuito o a prezzo ridotto ammesse in occasione del terremoto del 28 dicembre 1908.

Conseguentemente, a datare dal 1° gennaio 1911, le stazioni non dovranno più accettare nuove richieste per detti trasporti, fatta solo eccezione di quelle state emesse a tutto il 31 corrente, le quali continueranno ad essere valide sino alla loro naturale scadenza, e cioè non oltre due mesi dalla data di emissione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, e 9 ed al personale delle gestioni.

Digitized by Google

Ordine di Servizio N. 348. (Servizio VIII).

Servizio italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 306-1910).

Col 1° gennaio 1911, venendo soppressa la tariffa eccezionale a piccola velocità pel servizio diretto fra Milano e Torino ed il Belgio e l'Olanda, via Gottardo (2a edizione del 1° aprile 1898), come risulta dall'Ordine di Servizio N. 333-1910, saranno attivati *colla stessa data* i seguenti prezzi speciali nella tariffa diretta italo-belga del 1° settembre 1900, prezzi che dovranno essere introdotti nelle rispettive colonne da pag. 166 a pag. 217 sotto i prezzi attuali delle stazioni qui appresso indicate:

		Tariffe eccezionali N.°		
		1 *b*	23 *b*	23 *e*
Avers transit	Pino	—	—	2.17 (9)
	Chiasso	4.05 (3)	3.44 (4) 4.75 (5) 4.43 (6)	2.81 (7) 3.25 (5) (6)
Bruges transit	Pino	—	—	2.23 (9)
	Chiasso	4.27 (3)	3.66 (4) 4.97 (5) 4.65 (6)	2.87 (7) 3.31 (5) (6) 3.50 (8)
Bruxelles transit	Pino	—	—	2.13 (9)
	Chiasso	3.88 (3)	3.27 (4) 4.58 (5) 4.26 (6)	2.77 (7) 3.21 (5) (6)
Gand transit	Pino	—	—	2.18 (9)
	Chiasso	4.11 (3)	3.50 (4) 4.81 (5) 4.49 (6)	2.82 (7) 3.26 (5) (6) 3.45 (8)

Digitized by Google

		Tariffe eccezionali N.°		
		1 *b*	23 *b*	23 *e*
Louvain transit	Pino	—	—	2.13 (9)
	Chiasso	3.88 (3)	3.27 (4) 4.58 (5) 4.26 (6)	2.77 (7) 3.21 (5) (6)
Ostende transit	Pino	—	—	2.25 (9)
	Chiasso	4.35 (3)	3.74 (4) 5.05 (5) 4.73 (6)	2.89 (7) 3.33 (5) (6) 3.52 (8)
Termonde transit	Pino	—	—	2.16 (9)
	Chiasso	4.00 (3)	3.39 (4) 4.70 (5) 4.38 (6)	2.80 (7) 3.24 (5) (6)
Terneuzen transit	Pino	—	—	2.21 (9)
	Chiasso	4.20 (3)	3.59 (4) 4.90 (5) 4.58 (6)	2.85 (7) 3.29 (5) (6) 3.48 (8)
Zee-Brugge (Quai) transit	Pino	—	—	2.24 (9)
	Chiasso	4.33 (3)	3.72 (4) 5.03 (5) 4.71 (6)	2.88 (7) 3.32 (5) (6) 3.51 (8)

3) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti di pelli greggie, di cui la voce n. 169 162 della nomenclatura, in partenza da Milano e da stazioni situate al di quà di Milano.

(4) Prezzo applicabile soltanto alle macchine agrarie.

(5) Prezzo applicabile soltanto alle parti di macchine ed alle macchine non nominate montate, *non imballate*.

(6) Prezzo applicabile soltanto alle parti di macchine non nominate montate, *imballate*, oppure smontate, con imballaggio o no

(7) Prezzo applicabile soltanto alle macchine agrarie smontate.

(8) Prezzo applicabile soltanto alle macchine agrarie, non smontate.

(Notes 4–8:) In destinazione di Milano.

(9) Prezzo applicabile soltanto alle macchine e parti di macchine d'ogni specie, in destinazione di Torino.

Digitized by Google

Nella tariffa eccezionale N:° 3, per le seguenti stazioni, ai prezzi attuali sostituire quelli quì sotto rispettivamente indicati:

		Tariffa eccezionale N.° 3.	
		a (5 tonn).	b (10 tonn.)
Erquelinnes	Pino	4.63 4.33 (1)	3.69 3.38 (1)
	Chiasso	4.87	3.88
Nomignies (Station et frontiere).	Pino	4 61 4.31 (1)	3.68 3.37 (1)
	Chiasso	4.85	3.87
Mouscron (Station et frontiere).	Pino	4.66 4.29 (1)	3.67 3.30 (1)
	Chiasso	4.90	3.86

(1) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti destinati a Santhià.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 96. (Servizio X).

Pubblicazione delle « Istruzioni sul modo di eseguire il congiungimento ed il disgiungimento dei veicoli per la composizione dei treni ».

Sono state pubblicate in fascicolo le « Istruzioni sul modo di eseguire il congiungimento ed il disgiungimento dei veicoli per la composizione e scomposizione dei treni ».

La distribuzione al personale interessato verrà fatta a cura del Servizio X.

Digitized by Google

Circolare N. 97. (Servizio VIII).

Sospensione del servizio di corrispondenza tra la stazione di Aosta e le località di St. Remy ed il Gran S. Bernardo.

Con la data del 31 dicembre 1910 verrà sospeso, fino a nuovo avviso, il servizio ippico di corrispondenza viaggiatori, bagagli e merci a G. V. tra la stazione di Aosta e le località di St Remy e Gran S. Bernardo.

Analoga annotazione dovrà farsi, quindi, alla pag. 35 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Circolare N. 98. (Servizio VIII).

Apertura dell'Agenzie di città di Mirandola e di Tolentino.

A datare dal 1° gennaio 1911 verranno aperte all'esercizio le Agenzie di Città di Mirandola e di Tolentino e verrà attivato, di conseguenza, il servizio dei trasporti a domicilio tra le stazioni relative e le città omonime ai prezzi risultanti dall'unito prospetto.

Dovrà, pertanto, essere fatta l'opportuna aggiunta alle pagine 21 e 30 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907, e dovranno essere esposte le lettere, G. P. alla colonna 14 delle pagine 56 e 98, del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, edizione 1908, di fronte ai nomi delle dette stazioni.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Digitized by Google

Aggiunte e modificazioni

al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio

Alle pagine 21 e 30 aggiungere le seguenti modificazioni:

LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.). Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibile	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
(*) Mirandola (**) . .	—	0.20	0.20	0.15	0.45	0.80	0.35	0.40	0.70	0.30	0.35	
(*) Tolentino (**) . .	0.15	—	0.05	0.20	0.40	0.50	0.25	0.30	0.50	0.20	0.25	

Digitized by Google

Circolare N. 99. (SERVIZIO VIII).

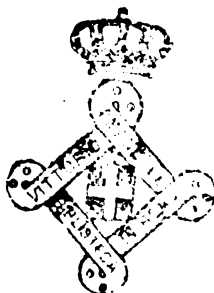
Chiusura delle Agenzie di città di Arezzo e di Cento.

Con la data del 31 dicembre 1910 verranno chiuse le Agenzie di Città di Arezzo e di Cento e, di conseguenza, cesserà di funzionare il servizio dei trasporti a domicilio tra la stazione e la città di Arezzo e tra la stazione di S. Pietro in Casale ed il Comune di Cento.

In conseguenza, si dovranno cancellare le indicazioni relative, alle pagine 11, 15 e 27 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, ediz. 1907, nonchè le lettere G. P. e G. P. (7) esistenti alla colonna 14 delle pag. 12 e 87 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, edizione 1908, di fronte ai nomi delle dette stazioni e la nota (7) in calce alla pag. 87 medesima.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Digitized by Google

Circolare N. 15.[V] (SERVIZIO VII).

Gara internazionale professionale di telegrafia da tenersi in Torino dal 22 al 27 agosto 1911.

Con riferimento alla circolare N. 14[V] colla quale veniva pubblicato il Programma della Gara internazionale professionale di telegrafia da tenersi durante l'Esposizione di Torino nel 1911, si comunica quanto segue:

Alla detta gara potranno concorrere tutti gli Agenti ferroviari fino al grado nono regolarmente abilitati al servizio telegrafico (esclusi i controllori del telegrafo) che ne facciano regolare domanda.

Chi desidera prendere parte alla gara dovrà, non più tardi della prima quindicina di maggio 1911, far pervenire domanda scritta alla propria Divisione del Movimento e Traffico la quale dopo una prima eliminazione in base alle informazioni che verranno fornite dai Funzionari dei Riparti Tecnici e Telegrafici, procederà, mediante appositi esperimenti pratici, alla scelta degli Agenti che per capacità dimostrata risulteranno meglio in grado di superare la prova, e ne darà comunicazione al Servizio Centrale VII entro la seconda quindicina di maggio.

Il Servizio suddetto procederà entro la prima quindicina del mese di giugno alle gare eliminatorie fra gli Agenti che saranno proposti.

Il numero massimo degli Agenti da ammettersi alle dette gare eliminatorie sarà:

Per la Divisione di	Torino	N.	6
» »	Milano	»	6
» »	Venezia	»	5
» »	Genova	»	5
» »	Firenze	»	6
» »	Ancona	»	4
» »	Roma	»	4
» »	Napoli	»	6
» »	Reggio C.	»	3
» »	Palermo	»	4
	Totale	»	49

Digitized by Google

In base a tali gare eliminatorie da tenersi a Milano, Roma e Napoli, verrà fatta la graduatoria degli idonei che, in numero non superiore a venti, saranno ammessi a prender parte al concorso internazionale.

Gli Agenti non residenti nelle località suddette che prenderanno parte alle gare eliminatorie, nonchè quelli non residenti a Torino che saranno ammessi alla gara internazionale, verranno durante l'assenza dalla loro sede considerati in trasferta.

Agli Agenti che intenderanno di concorrere, si dovrà fin d'ora, compatibilmente con le esigenze del servizio, agevolare e facilitare le esercitazioni necessarie onde perfezionarsi nel ricevimento e nella trasmissione.

Verrà fatto seguito indicando la natura e l'entità dei diversi premi, avvertendo che oltre a quelli indicati nella circolare precedente, saranno messi a concorso anche premi e doni speciali concessi da S. M. il Re, da S. E. il Ministro delle Poste e dei Telegrafi, dai Ministeri della Marina e della Guerra, da questa Direzione Generale, dai Comuni di Torino, Alessandria, Venezia, Siena, Milano, Firenze, Novara, Bologna, dalle Camere di Commercio di Milano, Torino, Messina, Livorno, Napoli e dall'Associazione della Stampa.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Digitized by Google